



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 52] नई दिल्ली, पंगलबार, फरवरी 16, 2010/माघ 27, 1931
No. 52] NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 16, 2010/MAGHA 27, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 फरवरी, 2010

सं. टीएमपी/49/2009-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) को धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में मुम्बई पत्तन पर पारम्परिक कार्गो टर्मिनलों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/49/2009-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2010 के 20वें दिन पारित)

यह मामला प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर, 2009 से संबंधित है जिसे पत्र दिनांक 18 नवम्बर, 2009 द्वारा अनुपूरित किया गया था इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में मुम्बई पत्तन पर पारम्परिक कार्गो प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त हुआ है।

2. वर्थ सं. 1 और 2 आईडी के लाइसेंसीकरण की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं—

(i). वर्थ लम्बाई : 338 मीटर
(ii). लाइसेंस की अवधि : 20 वर्ष
(iii). निर्धारित अपक्रंट प्रीमियम : ₹0 5 करोड़
(iv). बोलीदाताओं से संभावित पूंजी निवेश : ₹0 45 करोड़
(v). बोलीदाता को उपलब्ध करवाना : भंडारण सुविधा, कम्पाउंड और सिलोस, सिविल कार्य और 4 ईएलएल क्रेनें और 3 एफएलटीएस प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 40.8 लाख मी०ट०। तथापि, एमबीपीटी के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता केवल 17.5 लाख मी०ट० होगी।
(vi). टर्मिनल की क्षमता : 25000 वर्ग मीटर
(vii). वर्थ के पीछे खुला क्षेत्र : 20000 जीआरटी
(viii). औसत पार्सल आकार : 20000 मी०ट०
(ix). एमजीटी : 0.62 / 1.2 मिलियन (9वें वर्ष में 1.2)
(x). प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क

(क). घाटशुल्क सहित खाद्यान्न प्रहस्तन प्रभार — ₹0 91.50 प्रति मी०ट०, घाटशुल्क सहित उर्वरक प्रहस्तन प्रभार ₹0 96.00 प्रति मी०ट० और घाटशुल्क सहित खनिज एवं अन्य कार्गो ₹0 89 प्रति मी०ट०।
(ख). निःशुल्क अवधि के बाद 20 दिनों के लिए सभी प्रकार के कार्गो के लिए भंडारण प्रभार ₹0 2.70 प्रति मी०ट० प्रतिदिन।
(ग). खाद्यान्नों, खनिजों और अन्यों के लिए अन्य प्रभार ₹0 5.00 प्रति मी०ट० और उर्वरकों के लिए ₹0 5.50 प्रति मी०ट०।
(घ). आयात कार्गो के मामले में 5 निःशुल्क दिनों और निर्यात कार्गो के मामले में 15 निःशुल्क दिनों के बाद भंडारण प्रभार प्रति मी०ट० प्रतिदिन लागू है।
(ड). निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद विलंबशुल्क प्रभार ₹0 10/- प्रतिदिन प्रभार्य है।
(च). तटीय कार्गो रियायत कार्गो के भंडारण के अलावा उपर्युक्त दरों पर 40 प्रतिशत स्वीकार्य होगा।

3. वर्थ सं. 10, 11 और 12 आईडी के लाइसेंसीकरण की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं—

(i). वर्थ लम्बाई : 457.2 मीटर
(ii). लाइसेंस की अवधि : 20 वर्ष
(iii). निर्धारित अपक्रंट प्रीमियम : ₹0 5 करोड़
(iv). बोलीदाताओं से संभावित पूंजी निवेश : ₹0 30 करोड़
(v). बोलीदाता को उपलब्ध करवाना : सिविल कार्य और 4 ईएलएल क्रेनें और 3 एफएलटीएस प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 22 लाख मी०ट०। तथापि, एमबीपीटी के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता केवल 20 लाख मी०ट० होगी।
(vi). टर्मिनल की क्षमता : 13340 वर्ग मीटर
(vii). वर्थ के पीछे खुला क्षेत्र : 2500 वर्ग मीटर
(viii). खुला आउटलाइंग क्षेत्र : 9752 वर्ग मीटर
(ix). ढका हुआ क्षेत्र : 20000 जीआरटी
(x). प्रहसितत किए जाने वाले पोत का आकार : 20000 मी०ट०
(xi). औसत पार्सल आकार : 0.62 / 1.2 मिलियन (9वें वर्ष में 1.2)
(xii). एमजीटी

(xiii). प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क
(क). घाटशुल्क सहित लौह तथा स्टील प्रहस्तन प्रभार — ₹0 67.50 प्रति मी०ट०, घाटशुल्क सहित उर्वरक प्रहस्तन प्रभार ₹0 62.85 प्रति मी०ट० और घाटशुल्क सहित अन्य कार्गो ₹0 48.40 प्रति मी०ट०।

(ख). निःशुल्क अवधि के बाद 20 दिनों के लिए सभी प्रकार के कार्गो के लिए भंडारण प्रभार ₹ 3.50 प्रति मीटर० प्रतिदिन।

(ग). लौह और स्टील के लिए अन्य प्रभार ₹ 0 3.75 प्रति मीटर०, उर्वरकों के लिए ₹ 0 3.45 और अन्य कार्गो के लिए ₹ 0 2.65 प्रति मीटर०।

(घ). आयात कार्गो के मामले में 5 निःशुल्क दिनों और निर्यात कार्गो के मामले में 15 निःशुल्क दिनों के बाद भंडारण प्रभार प्रति मीटर० प्रतिदिन लागू है।

(ङ). निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद विलबशुल्क प्रभार ₹ 10/- प्रतिदिन प्रभार्य है।

(च). तटीय कार्गो रियायत कार्गो के भंडारण के अलावा उपर्युक्त दरों पर 40 प्रतिशत स्वीकार्य होगा।

4. एमबीपीटी का प्रस्ताव 'प्रशुल्क मामला' रूप में पंजीकृत किया गया था और एमबीपीटी द्वारा भेजे गए व्योरों के आधार पर प्रासंगिक उपयोक्ता संगठनों और लघुसूचीयित बोलीदाताओं से टिप्पणियां प्राप्त करते हुए परामर्श प्रक्रिया शुरू की गई थी। उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीयित बोलीदाताओं से जैसे और जब प्राप्त हुई टिप्पणियां एमबीपीटी को अभ्युक्तियों के लिए अप्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोक्ता संगठनों/लघुसूचीयित बोलीदाताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर प्रतिसाद भेजा है।

5. प्रस्तावों की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमबीपीटी से निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2009 द्वारा अपना जवाब भेजा है। माँगे गए व्योरे और एमबीपीटी से प्राप्त जवाब नीचे दिए गए हैं—

क्र.सं.	टीएएमपी के प्रश्न	एमबीपीटी की टिप्पणियाँ
1.	क. दोनों टर्मिनलों के लिए समानः— एमबीपीटी ने उपर्युक्त दो पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। तथापि, यह स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल पारस्परिक कार्गो टर्मिनलों 10/11/12 आईडी और शुष्क बल्कि टर्मिनल 1/2 आईडी की परियोजनाओं पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन में विहिनत कारों के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। इसलिए, यह प्राधिकरण पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करेगा न कि परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क जिसपर एमबीपीटी को ध्यान रखना चाहिए।	क. दोनों टर्मिनलों के लिए समानः— जब एमबीपीटी गोदियों के भीतर समान कार्गो के लिए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क रखने में समर्थ होगा, तब इसे पूरी तरह से मिन्न फीचरों और सुविधाओं वाली परियोजनाओं और बाद में गोदियों के बार पूँजी निवेश, यदि कोई हों, वाली परियोजनाओं के मामले में दरों पर दोबारा ध्यान देना चाहिए।
2.	एमबीपीटी से प्राप्त साथ्यता अध्ययन दर्शाते हैं कि वे सितम्बर 2009 में किए गए हैं। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्ताव अद्यतन लागतों पर आधारित है। इस विवरण के समर्थन में दस्तावेज अवलोकन के लिए भेजें।	साथ्यता अध्ययन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा बनाई गई लघुसूची से नियुक्त किए गए संव्यवहार सलाहकार द्वारा किया गया है। प्रस्ताव परियोजना के विभिन्न घटकों के लिए अनुमानित लागत पर आधारित है। यदि कोई विशिष्ट सूचना अपेक्षित हो तो वह भेजी जा सकती है।
3.	रु 171.02 लाख बिजली उपभोग के लिए सुविचारित किए गए हैं। कृपया यह व्योरा देते हुए गणना पत्र भेजें कि कैसे यह आंकड़े निर्धारित किए गए हैं। बिजली की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए, आंतरिक रूप से सृजित बिल प्रस्तुत किया गया है। कृपया उसमें दर्शाएं गए ₹ 10.50 की इकाई दर की पुष्टि करें।	ईंधन उपभोग और बिजली उपभोग की गणना भेजी गई है। ₹ 10.59 प्रति इकाई की दर वह दर है जिसपर एमबीपीटी समान उपयोक्ताओं को बिजली आपूर्ति की जाती है। ₹ 0.11 प्रति इकाई की राशि दरों में वृद्धि के लिए सुविचारित की गई है।
4.	रु 44 लाख ईंधन लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। कृपया यह व्योरा देते हुए गणना पत्रक भेजें कि कैसे यह आंकड़ा निर्धारित किया गया है। ईंधन की इकाई दर को प्रमाणित करने के लिए हाल ही के बिल की प्रति भेजें।	ईंधन उपभोग प्रतिमानकों के अनुसार घंटों की संख्या पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है। ईंधन की इकाई दर एचएसडी की मौजूदा दर के अनुसार ₹ 36.50 प्रति लिटर सुविचारित की गई है। इसके लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजा गया है।
5.	पत्तन ने पानी का उपभोग ₹ 150 प्रति टन सुविचारित किया है। अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, पानी की आपूर्ति पर व्यय व्ययों का पृथक शीर्ष नहीं है परंतु अन्य व्ययों के अधीन सुविचारित किया	यह स्पष्ट किया गया है कि हालांकि ₹ 150/- प्रति टन की दर दर्शाई गई है, परंतु पानी प्रभार लागत परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है।

6.	<p>पत्र दिनांक 18 नवम्बर 2009 के अनुबंध ख का अवलोकन करने से प्रकट होता है कि एम्बीपीटी ने वहां पर पुनः प्रस्तुत किया है जहां खड़ वर्तमान दरमान में दिखाई देते हैं। पोतवणिकों के अपने कंटेनरों, यथामूल्य दरों, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क, विनियम दर की नियमित समीक्षा से संबंधित खड़ इस संबंध में कुछ उदाहरण है। पत्तन से अनुरोध है कि निजी सार्वजनिक भारीदारी वातावरण में प्रचालन अधीन टर्मिनलों की अपेक्षाएं सीमित करते हुए प्रस्तावित दरमान के लिए निवधन और शर्तें दोबारा तैयार की जाएं।</p>	<p>ये टर्मिनल इंदिरा डॉक में एम्बीपीटी की अन्य सुविधाओं के बराबर प्रचलित की जाने वाली ब्रॉडबैंड परियोजनाएं हैं। पीपीपी परियोजना की अपेक्षाओं पर विचार करने के बाद निवधन और शर्तें विनियमित की गई हैं। इन टर्मिनलों में से किसी टर्मिनल में कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए प्रावधान है। कोई विशिष्ट छोड़ना अथवा पुनः तैयार करना देखा जा सकता है।</p>															
7.	<p>ख. टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी से संबंधित। एम्बीपीटी द्वारा भेजी गई गणना क्षमता 125 टन प्रति घंटे के निष्पादन स्तर पर 4 क्रेनों के प्रचालन पर विचार करती है। इस संबंध में, निम्नलिखित विन्दु स्पष्ट किए जाएं—</p> <p>(क). 125 टन प्रति घंटे के संशोधित निष्पादन प्रतिमानक के लिए गणना के साथ औचित्य और कारण।</p> <p>(ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन क्रेनों के मानक स्तर के विपरीत 4 क्रेनों पर विचार करने का औचित्य और कारण, विशेष रूप से प्रतिमानक क्षमता निर्धारण से कम के परिप्रेक्ष्य में।</p>	<p>ख. टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी से संबंधित। टर्मिनल प्रवेश और निकासी के लिए रोक वाली गोदियों के भीतर स्थित है। इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम 4 क्रेनों की आवश्यकता महसूस की गई थी कि पोत की वापरी और ज्यादा प्रभावित न हो। 125 टन प्रति घंटे का आउटपुट गोदियों में प्रचलित कार्य शर्तों के साथ औचित्यप्रक है। जहां तक क्रेनों की संख्या का संबंध है सामान्य स्तरों से भिन्नता और आउटपुट स्तर स्थान की स्थितियों के अनुसार औचित्यप्रक है। इसलिए, क्षमता का निर्धारण सही महसूस किया गया है। परिकलन निम्नवत है—</p> <p>4 क्रेनें x 12 फेरे प्रति घंटा x 10.50 टन प्रति फेरा x 20 घंटे x 200 दिन = 20 लाख मीट्रिक टन।</p>															
8.	<p>साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, रु 2 करोड़ बर्थ कि पुनःभूतलीकरण, सुगम बनाने और भाड़ागार सुपर ढांचे को मजबूत बनाने के लिए और रु 28 करोड़ अभियांत्रिक और विजली प्रहस्तन उपस्कर (क्रेनों), समर्थक उपस्कर और विजली फिटमेंट के लिए व्यय किए जाएंगे। साध्यता रिपोर्ट में ब्योरा और अनुमानित कपेक्स का आधार नहीं दिया गया है। इस संबंध में निम्नलिखित अतिरिक्त व्योरे उपलब्ध करवाए जाएं—</p> <p>(क). सिविल लागत, उपस्कर लागत और संयंत्र तथा मशीनरी लागत, आदि का विस्तृत इकाई दर, उपरकरों की संख्या, आदि के साथ।</p> <p>(ख). अवधि जिससे सिविल की इकाई दर और उपस्कर लागत से संबंधित है।</p> <p>(ग). दर विश्लेषण, बजटीय कोटेशनों, आदि के रूप में पूँजी अनुमानों का दस्तावेजी समर्थन।</p>	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, प्रस्तावित पीपीपी परियोजनाएं ब्रॉडबैंड फील्ड हैं और प्रत्यक्ष शर्तों जैसे डुबाव, पोत का बीम एलओए और मौजूदा सुविधाएं, आदि पूँजी व्यय पर पहुँचने के समय सुविचारित किया गया है। पूँजी लागत के व्योरे निम्नवत हैं—</p> <table border="1" data-bbox="782 1123 1203 1580"> <thead> <tr> <th colspan="3">रु करोड़ों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भाड़ागार के सुपर ढांचे का सुदृढ़ीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें</td><td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td><td>रु 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें</td><td>26</td> </tr> <tr> <td>3</td><td>विभिन्न क्षमताओं की 3 एफएलटी</td><td>2</td> </tr> <tr> <td></td><td>जोड़</td><td>30</td> </tr> </tbody> </table>	रु करोड़ों में			1	सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भाड़ागार के सुपर ढांचे का सुदृढ़ीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें	2	2	रु 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें	26	3	विभिन्न क्षमताओं की 3 एफएलटी	2		जोड़	30
रु करोड़ों में																	
1	सिविल कार्य जिसमें बर्थ, पुनःभूतलीकरण और भाड़ागार के सुपर ढांचे का सुदृढ़ीकरण और वर्तमान सुविधाओं की केपिटल मरम्मतें	2															
2	रु 6.5 प्रति क्रेन की दर से न्यूनतम 16 टन क्षमता की 4 ईएलएल क्रेनें	26															
3	विभिन्न क्षमताओं की 3 एफएलटी	2															
	जोड़	30															
9.	<p>राजस्व अपेक्षा की गणना करते समय, रु 55 लाख कर्मचारी लागत और रु 150 लाख अन्य व्ययों के रूप में सुविचारित किए गए हैं। महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रेंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुबंध V के पैरा 5 के अनुसार, एकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का पांच प्रतिशत अन्य व्यय रूप में माना जा सकता है जिसमें शामिल है—</p> <p>(क). कल्याण सहित प्रचालन और अनुरक्षण स्टॉफ के वेतन और मजदूरी तथा उनसे संबंधित अन्य व्यय।</p> <p>(ख). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय जिसमें शामिल</p>	<p>वेतन और मजदूरी तथा उपरिव्यय पृथक मद के रूप में सुविचारित नहीं किए जा रहे हैं और इहें हमारे संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18-11-2009 द्वारा प्रतिमानकों के अनुसार अन्य व्यय शीर्ष के अधीन 5 प्रतिशत के एकमुश्त प्रावधान में शामिल किया गया है। इसमें कोई असंगतता नहीं है।</p>															

	<p>है:-</p> <p>(i). कल्याण सहित प्रबंधन और प्रशासन स्टॉफ के वेतन और उनसे संबंधित अन्य व्यय।</p> <p>(ii). कंप्यूटरों और अन्य कार्यालय उपस्कर का अनुरक्षण।</p> <p>(iii). कोई अन्य दिविध लागत।</p>	
10.	<p>मूल्यहास रु 20 20 लाख (सिविल) और रु 420 10 लाख (अभियांत्रिक / बिजली) सुविचारित किया गया है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों, अनुबंध V के पैरा 5 के नीचे की तालिका 3 द्वारा, जो भी ज्यादा हो, के अनुसार परिकलित किया जाना चाहिए। इसलिए, परिसंपत्ति-वार मूल्यहास की विस्तृत गणना और वह आधार जिसपर मूल्यहास निर्धारित किया गया है, भेजा जाए।</p>	<p>मूल्यहास कम्पनी अधिनियम की दर के अनुसार परिणामित किया गया है। इसलिए कोई असंगतता नहीं है।</p>
11.	<p>रु 104.05 लाख, रु 36 लाख और रु 91.27 लाख के लाइसेंस शुल्कों पर विचार किया गया है। कैसे ये आंकड़े निर्धारित किए गए हैं कृपया गणना पत्रकों की सहायता से विस्तार से बताएं। कृपया सुनिश्चित करें कि लाइसेंस शुल्क एम्बीपीटी के दरमान के अनुसार है। इस संबंध में, सुविधा की क्षमता और विभिन्न कार्गो के संभावित विराम समय के संदर्भ में आवंटित किए जाने वाले क्षेत्र की उपयुक्तता दर्शाते हुए विश्लेषण भेजें।</p>	<p>लाइसेंस शुल्क का विस्तृत परिकलन भेजा गया है। किरायों/लाइसेंस शुल्क के लिए दरें टीएमपी के समक्ष प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित एसओआर से ली गई हैं सिवाय आउटलाइंग क्षेत्रों के मामले के जो क्षेत्र के वैकल्पिक उपयोग पर विचार करते हुए रु 120 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से निर्धारित किया गया है।</p>
12.	<p>जब टर्मिनल क्षमता 0.77 एमएमटीपीए और 2.71 एमएमटीपीए के बीच रहना बताया गया है तो कृपया स्पष्ट करें कि क्यों टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को 20 लाख मीटर तक सीमित रखा गया है।</p>	<p>टर्मिनल की क्षमता 0.77 मिलियन मीट्रिक टन से 2.71 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष के बीच है। 2.71 मिलियन मीट्रिक टन की उपलब्धि एक ऊंची संभावना है इसके लिए उत्पादकता में वृद्धि अपेक्षित होगी जोकि उपलब्ध सुविधाओं की सीमाओं पर विचार करते हुए ज्यादा संवेदनशील है। यह परियोजना 20 वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 20 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है जोकि वास्तविक लगती है।</p>
13.	<p>पत्तन ने लौह तथा स्टील, उर्वरक और अन्य कार्गो पर धाटशुल्क प्रभार क्रमशः रु 90, रु 84 और रु 63.50 प्रति मीटर प्रस्तावित किए हैं। कार्गो का कम्पोजिशन लौह और स्टील (55 प्रतिशत), उर्वरक (20 प्रतिशत) और अन्य कार्गो (25 प्रतिशत) बताया गया है। आधार जिसपर कार्गो—वार प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किया गया है, समर्थक गणना पत्रकों के साथ स्पष्ट किया जाए। यह बताया गया है कि निर्धारित किया जाने वाला घटक—वार धाटशुल्क प्रति टन में कार्गो लदाई अथवा उत्तराई प्रभार (जैसी भी स्थिति हो) और परिवहन प्रभारों सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल होने चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित दरों में ऑनबोर्ड लेवर प्रभारों सहित सभी तत्व शामिल हैं।</p>	<p>हम पुष्टि करते हैं कि धाटशुल्क दर में लदाई तथा उत्तराई प्रभारों एवं परिवहन प्रभारों और ऑन-बोर्ड लेवर की लागत सहित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। कार्गो मिश्रण का अनुमान लगाया गया है। प्रभारों का स्तर समान अनुपात पर निर्धारित किया गया है क्योंकि एम्बीपीटी की दरें विभिन्न कार्गो के लिए हैं।</p>
14.	<p>यह विचार किया गया है कि रु 70 लाख निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो को रखने के लिए भंडारण प्रभारों के रूप में वसूल किए जाएंगे। सभी प्रभार के घटकों के लिए रु 4/- प्रति मीटर प्रतिदिन की दर पर भंडारण प्रभार प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यह स्पष्ट नहीं है कि यह आंकड़ा कैसे निर्धारित किया गया है। हालांकि एम्बीपीटी ने सूत्र 1 लाख टन \times 3.5 घंटे प्रतिदिन \times 20 दिन का इस्तेमाल किया है। एम्बीपीटी से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें। एम्बीपीटी से यह भी अनुरोध है कि वह यह</p>	<p>यह अनुमान लगाया गया है कि सर्वोत्तम शुपुट का 5 प्रतिशत (अर्थात् 20 लाख टन \times 5 प्रतिशत) निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में औसत कार्गो होगा। रु 3.5 भंडारण प्रभारों के लिए प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन दर है। इस संबंध में गणना पत्रक भेजा गया है।</p>

<p>सुनिश्चित करने के लिए कार्गों का विराम समय विश्लेषण प्रस्तुत किया गया जाए कि राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित भंडारण प्रभार बराबर है।</p>																												
<p>15. ग. टर्मिनल 1 और 2 आईडी से संबंधित। एमवीपीटी द्वारा भेजी गई क्षमता गणना 110 टन प्रति घंटा के निष्पादन स्तर पर 4 क्रेनों के प्रचालन पर विचार करती है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें— (क). 110 टन प्रति घंटा के संशोधित निष्पादन प्रतिमानक की गणना के साथ औचित्य और आधार। (ख). दिशानिर्देशों में निर्धारित तीन क्रेनों के मानक स्तर के विपरीत 4 क्रेनों पर विचार करने का औचित्य और कारण, विशेष रूप से प्रतिमानक क्षमता निर्धारण के परिप्रेक्ष्य में।</p>	<p>टर्मिनल प्रवेश और निकासी के लिए रोक वाली गोदियों के भीतर स्थित है। इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम 4 क्रेनों की आवश्यकता महसूस की गई थी कि पोत की वापसी और ज्यादा प्रभावित न हो। 110 टन प्रति घंटे का आउटपुट गोदियों में प्रचलित कार्य शर्तों के साथ औचित्यपरक है। जहां तक क्रेनों की संख्या का संबंध है सामान्य स्तरों से भिन्नता और आउटपुट स्तर स्थान की स्थितियों के अनुसार औचित्यपरक है। इसलिए, क्षमता का निर्धारण सही महसूस किया गया है।</p>																											
<p>16. साध्यता रिपोर्ट के अनुसार, ₹0 14 करोड़ बर्थ के आधुनिकीकरण, भंडारण—विकास और रेल तथा सड़क नेटवर्क के लिए सिविल पूँजी लागत के रूप में और ₹0 31 करोड़ प्रहस्तन उपस्कर, सहायक उपस्कर, विजली फिटमेंट और अन्य समर्थन अवसंरचना और सेवाओं के लिए खर्च किया जाएगा। साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित कपेक्षा का ब्योरा और आधार नहीं दिया गया है। इस संबंध में कृपया निम्नलिखित अतिरिक्त ब्योरे उपलब्ध करवाएः— (क). इकाई दर, उपस्करों की संख्या, आदि के साथ सिविल लागत, उपस्कर लागत और संयंत्र तथा मशीनरी लागत, आदि का विरुद्ध ब्योरा। (ख). अवधि जिससे सिविल और उपस्कर लागत की इकाई दर संबंधित हो। (ग). दर विश्लेषण, बजटीय कोटेशनों, आदि के रूप में पूँजी अनुमानों का दस्तावेजी समर्थन।</p>	<p>अनुमानित लागत का ब्योरा निम्नवत् है—</p> <p style="text-align: right;">₹0 करोड़ों में</p> <table border="1" data-bbox="744 681 1208 1149"> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैंकअप क्षेत्र की केपिटल मरम्मतें शामिल हैं</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4 ईएलएल क्रेने</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>3 एफएलटी</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>विजली संस्थापन</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>अन्य</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>45</td> </tr> <tr> <td></td> <td>जोड़</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>आंकड़े अनुमानों पर आधारित हैं।</p>	1	सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैंकअप क्षेत्र की केपिटल मरम्मतें शामिल हैं	2	2	भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट	10	3	अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य	2	4	4 ईएलएल क्रेने	26	5	3 एफएलटी	2	6	विजली संस्थापन	2	7	अन्य	1			45		जोड़	
1	सिविल कार्य जिसमें बर्थों और बैंकअप क्षेत्र की केपिटल मरम्मतें शामिल हैं	2																										
2	भंडारण टैंक एवं सिलोस तथा कन्वेयर बैल्ट	10																										
3	अतिरिक्त रेल और सड़क कार्य	2																										
4	4 ईएलएल क्रेने	26																										
5	3 एफएलटी	2																										
6	विजली संस्थापन	2																										
7	अन्य	1																										
		45																										
	जोड़																											
<p>17. राजस्व अपेक्षा की गणना करते समय, ₹0 102 लाख कर्मचारी लागत और ₹0 225 लाख अन्य व्ययों के रूप में सुविचारित किए गए हैं। महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुबंध V के पैरा 5 के अनुसार, एकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का पांच प्रतिशत अन्य व्यय रूप में माना जा सकता है जिसमें शामिल है— (क). कल्याण सहित प्रचालन और अनुरक्षण स्टॉफ के वेतन और मजदूरी तथा उनसे संबंधित अन्य व्यय। (ख). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय जिसमें शामिल हैं— (i). कल्याण सहित प्रबंधन और प्रशासन स्टॉफ के वेतन और उनसे संबंधित अन्य व्यय। (ii). कंप्यूटरों और अन्य कार्यालय उपस्कर का अनुरक्षण। (iii). कोई अन्य विविध लागत।</p>	<p>प्रस्ताव दिनांक 18 नवम्बर 2009 इस पैरा में दिए गए सभी बिन्दुओं को संबोधित करता है।</p>																											
<p>18. मूल्यहास ₹0 140 लाख (सिविल) और ₹0 465 लाख (अभियांत्रिक/विजली) सुविचारित किया गया है। मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित प्रतिमानकों अथवा लाइसेंस करार में निर्धारित किहीं प्रतिमानकों, अनुबंध V के पैरा 5 के नीचे की तालिका 3 द्वारा, जो भी ज्यादा हो, के अनुसार परिकलित किया जाना</p>	<p>मूल्यहास का परिकलन भेजा गया है। यह कम्पनी अधिनियम, 1956 और प्रतिमानकों के अनुसार है।</p>																											

	चाहिए। इसलिए, परिसंपत्ति—वार मूल्यहास की विस्तृत गणना और वह आधार जिसपर मूल्यहास निर्धारित किया गया है, भेजा जाए।	
19.	रु 195 लाख के लाइसेंस शुल्क पर विचार किया गया है। कैसे यह आंकड़ा निर्धारित किया गया है कृपया गणना पत्रक की सहायता से विस्तार से बताएं। कृपया सुनिश्चित करें कि लाइसेंस शुल्क एमबीपीटी के दरमान के अनुसार है। इस संबंध में, सुविधा की क्षमता और भिन्न कार्गो के संभावित विराम समय के संदर्भ में आवंटित किए जाने वाले क्षेत्र की उपयुक्तता दर्शाते हुए विश्लेषण भेजें।	लाइसेंस शुल्क/किरायों की गणना दर्शाता विस्तृत गणना पत्रक भेजा गया है।
20.	जब टर्मिनल क्षमता 0.62 एमएमटीपीए और 2.02 एमएमटीपीए के बीच रहना बताया गया है तो कृपया स्पष्ट करें कि क्यों टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता को 17.50 लाख मी०ट० तक सीमित रखा गया है।	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 0.61 मीट्रिक टन से 2.71 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष के बीच है। 2.02 एमएमटीपीए की उपलब्धि एक ऊंची संभावना है इसके लिए उत्पादकता में वृद्धि अपेक्षित होगी जोकि उपलब्ध सुविधाओं की सीमाओं पर विचार करते हुए ज्यादा संवेदनशील है। यह परियोजना 20 वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए सर्वोत्तम क्षमता 17.5 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है जोकि वास्तविक लगती है।
21.	पत्तन ने खाद्यान्नों, उर्वरक और खनिजों तथा अन्यों पर घाटशुल्क प्रभार क्रमशः रु 120, रु 126 और रु 117 प्रति मी०ट० प्रस्तावित किए हैं। कार्गो का कपोजिशन खाद्यान्न (50 प्रतिशत), उर्वरक (30 प्रतिशत) और खनिज तथा अन्य (20 प्रतिशत) बताया गया है। आधार जिसपर कार्गो—वार प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किया गया है, समर्थक गणना पत्रकों के साथ स्पष्ट किया जाए। यह बताया गया है कि निर्धारित किया जाने वाला घटक—वार घाटशुल्क प्रति टन में कार्गो लदाई अथवा उत्तराई प्रभार (जैसी भी रिश्तति हो) और परिवहन प्रभारों सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल होने चाहिए। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित दरों में ऑनबोर्ड लेबर प्रभारों सहित सभी तत्व शामिल हैं।	हम पुष्टि करते हैं कि घाटशुल्क दर में लदाई तथा उत्तराई प्रभारों एवं परिवहन प्रभारों और ऑन-बोर्ड लेबर की लागत सहित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभार शामिल हैं। कार्गो मिश्रण का अनुमान लगाया गया है। प्रभारों का स्तर समान अनुपात पर निर्धारित किया गया है क्योंकि एमबीपीटी की दरें विभिन्न कार्गो के लिए हैं।
22.	रु 94.5 लाख निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो को रखने के लिए भंडारण प्रभारों के रूप में वसूल किए जाएं। सभी प्रभार के घटकों के लिए रु 3.5/- प्रति मी०ट० प्रतिदिन की दर पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि यह आंकड़ा कैसे निर्धारित किया गया है। हालांकि एमबीपीटी ने एक सूत्र 1.75 लाख टन x 2.7 x 20 दिन का इस्तेमाल किया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि इसे स्पष्ट करें। एमबीपीटी से यह भी अनुरोध है कि वह यह सुनिश्चित करने के लिए कार्गो का विराम समय विश्लेषण प्रस्तुत किया गया जाए कि राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित भंडारण प्रभार बराबर है।	यह अनुमान लगाया गया है कि सर्वोत्तम थ्रुपुट का 10 प्रतिशत (अर्थात् 17.5 लाख टन x 10 प्रतिशत) निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में औसत कार्गो होगा। रु 2.7 भंडारण प्रभारों के लिए प्रति मीट्रिक टन प्रतिदिन दर है। गणना पत्रक भेजा गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 दिसम्बर, 2009 को आयोजित की गई थी। एमबीपीटी, उपयोक्ता संगठनों और लघुसूचीयित वोलीदाताओं ने वहां पर अपने निवेदन रखे थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, पत्तन को सूचित किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा उठाए गए प्रश्नों के प्रतिसाद में उसका पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2009 उठाए गए महत्वपूर्ण मुद्रदों में से कुछ को ठीक प्रकार संबोधित नहीं करता है विशेष रूप से दिशानिर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों से प्रस्तावित विषयनों के संदर्भ में। इसलिए, एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह अपने पहले भेजे गए जवाब को दोबारा देखें और प्रत्येक बिन्दु को जरूरी औचित्य के साथ स्पष्ट करें और विश्लेषण साक्ष्य समर्थित होना चाहिए। पत्तन से यह अनुरोध भी किया गया था कि प्रतिमानकों से प्रस्तावित विषयनों विशेष रूप से क्षमता गणना और उपस्कर के मामले में, के लिए विस्तृत औचित्य भेजें।

6.3. अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2010 में, एमबीपीटी ने निम्नवत् स्पष्ट किया है:-

(i). क्षमता परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में 125 टन प्रति घंटा और शुष्क बल्क टर्मिनल 1 तथा 2 आईडी के मामले में 110 टन प्रति घंटा के औसत आउटपुट पर विचार करते हुए परिगणित की गई है। क्षमता गणनाएं आउटपुट प्रति क्रेन आधार पर की गई है। परम्परागत कार्गो टर्मिनल के लिए, बड़े जलयानों के लिए बेहतर घाट लम्बाई का लाभ है और लगातार बर्थ लम्बाई बेहतर सनर्जाज़ अर्जित करने में सहायता करती है। इसलिए, यह अनुमान लगाया गया है कि यहां क्रेनें दीर्घकाल में (समग्र उपलब्धता और उपयोगिता पर विचार करते हुए) अन्य टर्मिनल की अपेक्षा ज्यादा उत्पादकता दर्शाएगी। समग्र टर्मिनल क्षमता निम्नवत् परिगणित की गई है:-

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता = 4 क्रेनें * 4000 कार्य घंटे * 125 टन प्रति घंटा उत्पादकता = 2000000 टन प्रतिवर्ष

(ii). 357 मीटर की बर्थ लम्बाई (एक-दूसरे से सही कोण पर) और रु 45 करोड़ के योजनाबद्ध कपेक्स के साथ तथा टर्मिनल 1 और 2 आईडी पर दृश्य उच्च कपेक्स मुख्यतः भंडारण सुविधा तथा सिविल अपग्रेड के विकास के लिए चिह्नित इसके बड़े भाग के कारण है। शुष्क बल्क टर्मिनल की बर्थ लम्बाई कम है, एक-दूसरे के सही कोणों के होते हुए दोनों बर्थों को लाभ नहीं है इस तरह जलयान आकार के अंतर बर्थ समायोजन के लिए कोई आजादी नहीं रह जाती है। इस तथ्य पर विचार करते हुए, यह अनुमान लगाया गया है कि क्रेनों की समग्र उत्पादकता परम्परागत कार्गो टर्मिनल की तुलना में इस टर्मिनल में कम होगी। इसलिए, इस टर्मिनल पर समग्र उत्पादकता अन्य टर्मिनल के लिए 125 टन प्रति घंटे की तुलना में 110 टन प्रति घंटे की प्रहस्तन दर पर परिगणित की गई है। समग्र टर्मिनल क्षमता निम्नलिखित निर्धारण के अनुसार परिगणित की गई है:-

सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता = 4 क्रेनें * 4000 कार्य घंटे * 110 टन प्रति घंटा उत्पादकता = 1760000 टन प्रतिवर्ष

टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए 2 मिलियन टन और टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए 1.76 मिलियन टन की क्षमता उपयुक्त मानी जा सकती है। मानक उत्पादकता प्रतिमानक इन टर्मिनलों पर लागू नहीं किए जा सकते।

(iii). हमने टर्मिनल 1 और 2 आईडी तथा टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में 'उर्वरक' के लिए प्रस्तावित भिन्न प्रशुल्क की समीक्षा की है। प्रशुल्क ढांचे पर पुनर्विचार किया गया है और संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चाओं के आधार पर निम्नलिखित संशोधन प्रस्तावित किए गए हैं:-

(क). उर्वरक के लिए घाटशुल्क सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार दोनों टर्मिनलों के लिए एकसमान रु 61.58 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है। परिणामस्वरूप, खाद्यानां और अन्य खनिजों के लिए घाटशुल्क सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभार क्रमशः रु 102.32 प्रति टन और रु 106.11 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ख). भंडारण की अनुमानित मात्रा दोनों टर्मिनलों के लिए कुल कार्गो का 5 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

6.4. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबंध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में विचार हेतु निम्नलिखित बिन्दु प्रकट होते हैं:-

(i). हालांकि एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से शुष्क बल्क टर्मिनल 1 और 2 आईडी तथा परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है, परंतु पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण हुई दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल दो पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान मुम्बई पत्तन में चिह्नित कार्गो के प्रहस्तन के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। एमबीपीटी ने अपने जवाब दिनांक 19 दिसम्बर 2009 में सूचित किया है कि इसके लिए यह संभव नहीं होगा कि गोदियों के भीतर समान कार्गो के लिए पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क रखा जाए परंतु बाद में गोदियों के बाहर, यदि कोई हो, पूर्णतः भिन्न फीचरों और सुविधाओं तथा पूँजी निवेशों वाली परियोजनाओं के मामले में दरों पर दोबारा ध्यान दिया जा सकता है।

(ii). एमबीपीटी ने दावा किया है कि उसने टर्मिनल की क्षमता की गणना करने के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के संबंध में के अलावा इस प्राधिकरण द्वारा जारी गई अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अधिसूचित दिशानिर्देशों का पालन किया है। वास्तव में, क्षमता

गणनाओं के अलावा, एमबीपीटी के प्रस्ताव में कुछ और विपर्थन देखे गए हैं। देखे गए विपर्थनों पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). बहुउद्देशीय बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानक के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, पत्तन का अप्रफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध V के पैरा 3.1 में यथा विनिर्दिष्ट विभिन्न प्रकार के कार्गों का वहन करने वाले पोतों की प्रहस्तन दरों पर विचार करना होगा। तथापि, एमबीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए विभिन्न प्रकार के कार्गों वहन करने वाले पोतों की प्रतिदिन प्रहस्तन दरें नहीं भेजी हैं कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक इसकी दो परियोजनाओं में कार्य-योग्य नहीं है क्योंकि टर्मिनल गोदियों के भीतर स्थित हैं जो केवल बीम, डुबाव तथा एलओए प्रतिबंधों के कारण 20000 टन के अधिकतम पार्सल आकार वाले पोतों को सेवा प्रदान कर सकेंगे। इसके अलावा, एक-दूसरे के सही कोण पर दो बर्थों के साथ टर्मिनल 1 और 2 आईडी की बनावट भी मेन्युरिएंबिली पर रोक लगाएगी। पत्तन के अनुसार, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के 20000 टन पार्सल आकार वाले पोतों में खाद्यान्नों, उर्वरकों और खनिज तथा अन्य कार्गों के प्रहस्तन करने की संभावना है और कार्गों का कम्पोजिशन 50 प्रतिशत खाद्यान्न, 30 प्रतिशत उर्वरक और 20 प्रतिशत खनिज तथा अन्य होगा। टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के 20000 टन पार्सल आकार के पोतों में लौह और स्टील (55 प्रतिशत), उर्वरक (20 प्रतिशत) और अन्य प्रकार के कार्गों (25 प्रतिशत) के प्रहस्तन करने की संभावना है।

(ख). पत्तन ने टर्मिनल 1 और 2 आईडी में 4 लेवल लिफ्टिंग घाट क्रेनों संस्थापित करने का प्रस्ताव किया है। इसने टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 110 टन (4 क्रेनें \times 4000 घंटे \times 110 टन) पर आउटपुट प्रति क्रेन प्रति घंटा पर विचार करते हुए 17,60,000 टन निर्धारित की है। 30000 टन से कम के पार्सल आकार के खाद्यान्नों और उर्वरक पोतों के लिए निर्धारित प्रतिमानक 7500 टन प्रतिदिन है और खनिजों तथा अन्यों का वहन करने वाले पोतों के लिए यह 10000 टन प्रतिदिन है भले ही पोतों का पार्सल आकार कोई भी हो। पत्तन द्वारा अभिव्यक्त बीम, डुबाव और एलओए भेदों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण सभी घटकों की प्रहस्तन दन 7500 टन प्रतिदिन पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, क्रेन की प्रति घंटा उत्पादकता पत्तन द्वारा बताए गए कारणों से कम किया जाना चाहिए का कारण स्पष्ट रूप से सही नहीं है। उन कारकों का पोत की समग्र वापसी पर कुछ प्रभाव पड़ सकता है। यह स्वीकार करना होगा कि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत है। इसके अलावा, प्रतिवर्ष केवल 4000 कार्य घंटों पर विचार करना चाहिए जोकि सामान्य तौर पर एक वर्ष में उपलब्ध घंटों का 45 प्रतिशत होता है। इस तरह लगभग 55 प्रतिशत घंटे निष्क्रिय होंगे। इन कारकों पर विचार करते हुए, सर्वोत्तम कार्य के लिए प्रहस्तन दर 160 टन प्रति क्रेन घंटा ली गई है।

(ग). तीन क्रेनों की तैनाती प्रतिमानक के विपरीत, पत्तन ने चार क्रेनों उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक स्तर सामान्यतः बहुउद्देशीय टर्मिनल की एक बर्थ बनावट परिकल्पित करता है। लगभग 250 मीटर से 300 मीटर की मानक बर्थ लम्बाई के विपरीत, एमबीपीटी ने बर्थ 1 और 2 आईडी में 338 मीटर और बर्थ 10, 11 और 12 आईडी में 457.2 मीटर की मौजूदा बर्थ लम्बाई पर विचार किया है। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, वर्तमान डॉक प्रणाली के प्रत्यक्ष फीवरों द्वारा अधिरोपित प्रतिबंधों का पोतों के घुमाव समय को प्रभावित करेगा। इस अपांगता को बेहतर बर्थ उत्पादकता की कोशिश करते हुए अंशिक रूप से काबू पाया जा सकता है जोकि पर्याप्त प्रहस्तन उपरकर शामिल करते हुए संभव है। इस परिप्रेक्ष में देखा गया है, प्रत्येक टर्मिनल में 4 क्रेनों पर विचार करने के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाना डिसर्व करता है।

(घ). अतः टर्मिनल 1 और 2 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता संशोधित होकर 25,60,000 टन (4 क्रेनें \times 4000 घंटे \times 160 टन/घंटा) हो जाएगी।

(ङ). पत्तन ने टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता 125 टन (4 क्रेनें \times 4000 घंटे \times 125 टन) पर आउटपुट प्रति क्रेन प्रति घंटा पर विचार करने के बाद 20,00,000 टन निर्धारित की है। लौह और स्टील पोतों, उर्वरक पोतों और अन्य कार्गो पोतों के लिए निर्धारित आउटपुट प्रतिमानक क्रमशः 4000 टन 7500 टन और 10000 टन प्रतिदिन है। इस अधार पर, और उपर्युक्त उपय-पैरा (ख) में स्पष्ट किए गए कारणों से, लौह और स्टील पोतों, उर्वरक पोतों और अन्य कार्गो पोतों की प्रति घंटा प्रहस्तन दर क्रमशः 85 टन, 160 टन और 212 टन होगी। इस टर्मिनल में भी, पत्तन ने तीन क्रेनों प्रति बर्थ के प्रतिमानक के विपरीत चार क्रेनों उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है। 4 क्रेनों की संस्थापना पर विचार करते हुए, तीन कार्गो समूहों का प्रतिशत हिस्सा (55 प्रतिशत स्टील, 20 प्रतिशत उर्वरक और 25 प्रतिशत अन्य कार्गो) और विभिन्न प्रकार के कार्गो का वहन करने वाले पोतों की भिन्न प्रहस्तन दर, टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की सर्वोत्तम क्षमता 2108000 टन परिगणित होती है।

(च). एमबीपीटी ने भूखड़ों के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के समय खुले क्षेत्र के लिए ₹ 65/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है। गणना में अंगीकृत दर इसके अवलंबित दर संशोधन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर है। प्रतिमानक के अनुसार, दरमान में वर्तमान दर जोकि ₹ 50/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह है, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई है।

(छ). टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में, पत्तन ने वर्थ के पीछे खुले क्षेत्र और ढके हुए क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के समय क्रमशः ₹ 65/- और ₹ 78/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह की प्रस्तावित दरों पर विचार किया है। प्रतिमानक के अनुसार, ₹ 50/- और ₹ 60/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह की वर्तमान दरें टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए सुविचारित की गई हैं।

(ज). टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में, ₹ 2500/- वर्ग मीटर के आउटलाइंग के लिए किराये पत्तन द्वारा यह उल्लेख करते हुए ₹ 120/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिमाह पर विचार किया है कि यह दर क्षेत्र के वैकल्पिक उपयोग को ध्यान में रखने के बाद निर्धारित की गई है। चूंकि लाइसेंस शुल्क दरमान के अनुसार परिगणित किए जाने हैं, इसलिए ₹ 60/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर, जोकि एमबीपीटी दरमान में उपलब्ध उच्चतम लाइसेंस (भंडारण शुल्क) है पर विचार किया गया है।

(झ). दिशानिर्देशों के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित स्ट्रेट लाइन पद्धति का अनुसरण करते हुए परिगणित की जानी चाहिए। तदनुसार, एमबीपीटी ने सिविल कार्यों के मामले में मूल्यहास 3.34 प्रतिशत परिगणित किया है। अभियांत्रिक उपस्कर के मामले में, एमबीपीटी ने केवल 4.75 प्रतिशत की दर पर विचार किया है जोकि एकल पारी कार्य के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर है। विचार करते हुए कि पत्तन टर्मिनल 24 घटे काम करता है, कम्पनी अधिनियम में 3 पारी कार्य के लिए यथा निर्धारित 10.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास स्वीकार किया गया है।

(iii). टर्मिनल 1 और 2 आईडी के लिए ₹ 45 करोड़ और टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए ₹ 30 करोड़ के पूँजी व्यय के संबंध में, विस्तृत मदवार ब्योरा न तो साध्यता रिपोर्ट में उपलब्ध है न ही विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया है। इसलिए, टर्मिनलों का अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पत्तन द्वारा दिए गए ब्योरों पर विश्वास किया गया है।

(iv). हालांकि ₹ 5 करोड़ प्रति टर्मिनल का प्रस्तावित अपक्रंट प्रीमियम पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में दर्शाया गया है, परंतु अपक्रंट प्रशुल्क गणना इस तत्व को प्रभावित नहीं करती है।

(v). (क). विवरण, अनुबंध—। रूप में संलग्न, टर्मिनल 1 और 2 आईडी के मामले में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित और हमारे द्वारा यथा संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क की गणना देता है। इस विवरण से प्रकट होता है कि ₹ 4500 लाख के पूँजी आधार पर 16 प्रतिशत की दर से ₹ 720 लाख का आरओसीई प्रदान करने के बाद और ₹ 1171.30 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹ 1891.30 लाख है। प्रतिमानक के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व अपेक्षा को 90:5:5 के अनुपात में कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया गया है। तदनुसार, ₹ 1702.17 लाख (₹ 1891.30 लाख का 90 प्रतिशत) कार्गो प्रहस्तन प्रभारों से अर्जित किया जाना है। एमबीपीटी ने सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत पर रियायती तटीय प्रभार का प्रस्ताव किया है, हालांकि इसके अनुसार, तटीय कार्गो का घटक नगण्य है। यह अनुमान लगाते हुए कि टर्मिनल में आने वाले पोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अंतर्गत आएगा, ₹ 1702.17 लाख की राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए, कार्गो प्रहस्तन दरें सभी तीन कार्गों समूहों के लिए ₹ 69.26 (विदेशी) और ₹ 41.56 (तटीय) परिगणित होती हैं। संयुक्त सुनवाई में एमएनएसए और सीएसएलए दोनों ने सुझाव दिया था कि प्रहस्तन प्रभारों वाली सेवाएं स्पष्ट रूप से सूचीबद्ध की जानी चाहिए। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में घाटशुल्क, जलयान को/से कार्गो की लदाई अथवा उतराई, भंडारण के विन्दु तक कार्गो का स्थानांतरण और आयात कार्गो के लिए 15 दिन और आयात कार्गो के लिए पांच दिन की निःशुल्क अवधि तक स्टेक्यार्ड में कार्गो के भंडारण संबंधी प्रभार शामिल हैं। इसके अलावा, एमबीपीटी ने स्पष्ट किया है कि ऑन-बोर्ड लेबर लागत भी उसके प्रस्ताव में शामिल नहीं की गई है।

(ख). (i). भंडारण प्रभार आयात कार्गो के लिए 5 दिनों और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों की स्वीकार्य निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो का भंडारण प्रभार्य है। भंडारण प्रभारों संबंधी टर्मिनल 1 और 2 आईडी की ₹ 94.56 लाख (₹ 1891.30 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व अपेक्षा को आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अनुमत्त निःशुल्क अवधि के पश्चात बने रहने वाले कार्गो से पूरा करना होगा। पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 7 जनवरी 2010 में उल्लेख किया है कि सर्वोत्तम थ्रुपुट का 5 प्रतिशत औसत कार्गो

जो निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल में रहेगा। इस आधार पर, रु 94.56 लाख की राजस्व अपेक्षा अर्जित करने के लिए, यह प्राधिकरण निःशुल्क अवधि के बाद कार्गों के भंडारण के लिए रु 3.70 प्रति टन प्रतिदिन भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(ii). पत्तन ने टर्मिनल 1 और 2 आईडी में रु 10 प्रति टन प्रतिदिन की दर से विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है, यदि कार्गों निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद टर्मिनल में रहता है। पत्तन द्वारा कोई समर्थक गणना पत्रक प्रस्तुत नहीं किया गया है। निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद भंडारण के लिए रु 10/- प्रतिदिन की एकसमान दर वसूल करने की बजाय अगले दस दिनों के लिए भंडारण प्रभार दोगुना और उसके बाद भंडारण प्रभार चार गुना वसूल करने का प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया गया है।

(ग). विविध प्रभारों संबंधी राजस्व अपेक्षा भी रु 94.56 लाख (रु 1891.30 लाख का 5 प्रतिशत) परिगणित किया गया है। ऐसे व्ययों की पूर्ति के लिए जो कार्गों प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन नहीं आते हैं, यह प्राधिकरण विविध प्रभारों के रूप में रु 3.70 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा अनुमोदित करता है।

(vi). (क). विवरण, अनुबंध—॥ रूप में संलग्न, टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के मामले में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित और हमारे द्वारा यथा संशोधित अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन देता है। इस विवरण से प्रकट होता है कि रु 3000 लाख के पूँजी आधार पर 16 प्रतिशत की दर से रु 480 लाख का आरओसीई उपलब्ध करवाने के पश्चात और रु 1001.65 लाख की प्रचालन लागत लेते हुए कार्गों प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु 1481.65 लाख है। यहां भी, प्रतिमानकों के अनुसार, पत्तन ने इस राजस्व अपेक्षा को 90:5:5 के अनुपात में कार्गों प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों में प्रभाजित किया है। टर्मिनल 1 और 2 आईडी में 30 और टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में 20 के प्रति हिस्से के साथ दोनों टर्मिनलों में उर्वरक प्रहसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। एमबीपीटी के प्रारम्भिक प्रस्ताव के अनुसार, उर्वरक कार्गों पर, 1 और 2 आईडी में रु 126/- प्रति टन और 10, 11 और 12 आईडी में रु 84 प्रति टन की कार्गों प्रहस्तन दरें वसूल की जानी थीं। संयुक्त सुनवाई में, एमएएनएसए ने उल्लेख किया था कि मुम्बई पत्तन में समान कार्गों के लिए तीन मिन्न प्रशुल्क हो सकते हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, किसी पत्तन में विहिनत कार्गों के लिए लागू दर समान होनी चाहिए। उसके मददेनजर, यह जरूरी हो जाता है कि उर्वरक की कार्गों प्रहस्तन दर दोनों टर्मिनलों में एकसमान बनाए रखी जाए। टर्मिनल 1 और 2 आईडी में उर्वरक के लिए निर्धारित दर, जहां कार्गों हिस्सा 30 प्रतिशत है रु 69.26 (विदेशी) और रु 41.56 (तटीय) है। टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में कार्गों प्रहस्तन प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा रु 1333.48 लाख (ऊपर उल्लिखित रु 1481.65 का 90 प्रतिशत) परिगणित होती है। रु 69.26 (विदेशी) और रु 41.56 (तटीय) प्रति टन की दर के उर्वरक के 4.2 लाख टन के संभावित शुपुट का प्रहस्तन करने से रु 279.17 करोड़ का राजस्व सूजित होगा। रु 1054.31 करोड़ की शेष राजस्व अपेक्षा लौह और स्टील के लिए रु 80.45 प्रति टन और अन्य कार्गों के लिए रु 32.19 प्रति टन के कार्गों प्रहस्तन प्रभारों से 11.50 लाख टन लौह और स्टील तथा 5.25 लाख टन अन्य कार्गों के अनुमानित प्रहस्तन से पूरी की जा सकती है। ये दरें 'विदेशी' श्रेणी के लिए हैं और तदनुरूपी रियायती तटीय दर प्रति टन (यह अनुमान लगाते हुए कि टर्मिनल में आने वाले घोतों का 10 प्रतिशत तटीय श्रेणी के अधीन आएगा) क्रमशः रु 48.27 और रु 19.31 होगा) प्रहस्तन प्रभारों द्वारा आच्छादित सेवाएं उपर्युक्त पैरा V (क) में पहले ही सूचीबद्ध की जा चुकी हैं।

(ख). (i). भंडारण प्रभारों के लिए टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की रु 74.08 लाख (रु 1481.65 लाख का 5 प्रतिशत) की राजस्व अपेक्षा उस कार्गों से पूरी की जा सकती है जो आयात कार्गों के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गों के लिए 15 दिन की अनुमति निःशुल्क अवधि के बाद बने रहेंगे। यहां भी, एमबीपीटी के अनुसार, सर्वोत्तम शुपुट का 5 प्रतिशत निःशुल्क दिनों के बाद 20 दिनों की अवधि के लिए टर्मिनल पर बना रहेगा। इस आधार पर, रु 74.08 लाख की राजस्व अपेक्षा की वसूली के लिए, यह प्राधिकरण निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण के लिए उर्वरकों पर रु 3.70 प्रति टन प्रतिदिन और लौह तथा स्टील और अन्य कार्गों पर रु 3.51 प्रति टन प्रतिदिन की वसूली के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(ii). पत्तन ने टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी में विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए रु 10 प्रति टन प्रतिदिन की दर प्रस्तावित की है, यदि कार्गों निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद टर्मिनल में रहता है। पत्तन द्वारा कोई समर्थक गणना पत्रक प्रस्तुत नहीं किया गया है। निःशुल्क अवधि के 20 दिनों के बाद भंडारण के लिए विलंबशुल्क रूप में रु 10/- प्रतिदिन की एकसमान दर वसूल करने की बजाय, अगले 10 दिनों के लिए भंडारण प्रभारों का दोगुना

और उसके बाद भंडारण प्रभारों का चार गुना वसूल करने का प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित किया गया है।

(ग). विविध प्रभारों संबंधी राजरव अपेक्षा भी रु 74.08 लाख (रु 1481.65 लाख का 5 प्रतिशत) परिगणित होती है। कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के अधीन शामिल नहीं किए गए व्ययों की पूर्ति के लिए, यह प्राधिकरण विविध प्रभारों के रूप में रु 3.53 प्रति टन की प्रशुल्क सीमा अनुमोदित करता है।

8.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

8.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालकों को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

8.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निवर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

8.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दरतावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। निजी प्रचालकों से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दरतावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

8.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपने निर्णय मुम्बई पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो मुम्बई पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

8.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक मुम्बई पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

9. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण मुम्बई पत्तन में दो परम्परागत कार्गो टर्मिनलों अर्थात् 1 और 2 आईडी और 10, 11 और 12 आईडी के लिए क्रमशः अनुबंध-III और अनुबंध-IV रूप में संलग्न प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

अनुबंध - I

मुम्बई पत्तन में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल 1 और 2, आईडी के लिए अपक्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	एम्बीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित
क.	क्षमता		
(क)	प्रहस्तित किए जाने वाले खाद्यान्न पोतों का प्रतिशत	50	50
(ख)	प्रहस्तित किए जाने वाले उर्वरक पोतों का प्रतिशत	30	30
(ग)	प्रहस्तित किए जाने वाले खनिज और अन्य कार्गो पोतों का प्रतिशत	20	20
(घ)	खाद्यान्न पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640
(ङ.)	उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640

(च)	खनिज और अन्य कार्गो पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	440	640
(छ)	एमबीपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 440) टन	1760000	
(ज)	टीएसपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 640) टन		2560000
ख.	टर्मिनल की पूंजी लागत (रु0 लाखों में)		
(i).	सिविल ढाँचा	1400	1400
(ii).	उपस्कर लागत	3100	3100
	कुल लागत	4500	4500
ग.	टर्मिनल की प्रचालन लागत (रु0 लाखों में)		
(क).	बिजली	171.20	171.20
(ख).	ईधन	44.00	43.80
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण – सिविल	14.00	14.00
(घ).	मरम्मत और अनुरक्षण – अभियांत्रिक	155.00	155.00
(ड.).	बीमा	45.00	45.00
(च).	मूल्यहास	194.01	367.30
(छ).	लाइसेंस शुल्क	195.00	150.00
(ज).	अन्य व्यय – पूंजी लागत का 5%	225.00	225.00
	जोड़ [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ड.)+(च)+(छ)+(ज)]	1043.20	1171.30
घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा (रु0 लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	1043.20	1171.30
(ii).	पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	720.00	720.00
	कुल राजस्व अपेक्षा	1763.20	1891.30
ड..	प्रशुल्क (रु0 प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). खाद्यान्न		
	विदेशी	102.32	69.26
	तटीय	61.39	41.56
	(ख). उर्वरक		
	विदेशी	61.58	69.26
	तटीय	36.95	41.56
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो		
	विदेशी	106.11	69.26
	तटीय	63.67	41.56
(ii).	भंडारण प्रभार		
	(क). खाद्यान्न	4.46	3.70
	(ख). उर्वरक	4.46	3.70
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो	4.46	3.70
(iii).	विविध प्रभार		
	(क). खाद्यान्न	5.68	3.70
	(ख). उर्वरक	3.42	3.70
	(ग). खनिज और अन्य कार्गो	5.89	3.70

अनुबंध - II

मुम्बई पत्तन में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएमपी द्वारा यथा सुविचारित
क.	क्षमता		
(क)	प्रहसित किए जाने वाले लौह और स्टील पोतों का प्रतिशत	55	55
(ख)	प्रहसित किए जाने वाले उर्वरक पोतों का प्रतिशत	20	20
(ग)	प्रहसित किए जाने वाले अन्य कार्गो पोतों का प्रतिशत	25	25
(घ)	लौह और स्टील पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	340
(ङ.)	उर्वरक पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	640
(च)	अन्य कार्गो पोतों का जलयान दिवस आउटपुट (टन प्रति घंटा)	500	848
(छ.)	एमबीपीटी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता (4000 x 500) टन	2000000	
(ज)	टीएमपी द्वारा यथा परिगणित सर्वोत्तम क्षमता [0.55 x 340 + 0.2 x 640 + 0.25 x 848] x 4000		2108000
ख.	टर्मिनल की पूँजी लागत (रु० लाखों में)		
(i).	सिविल ढाँचा	200	200
(ii).	उपस्कर लागत	2800	2800
	कुल लागत	3000	3000
ग.	टर्मिनल की प्रचालन लागत (रु० लाखों में)		
(क).	बिजली	171.20	171.20
(ख).	ईंधन	44.00	44.00
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण - सिविल	2.00	2.00
(घ).	मरम्मत और अनुरक्षण - अभियांत्रिक	140.00	140.00
(ङ.).	बीमा	30.00	30.00
(च).	मूल्यहास	139.68	296.20
(छ.).	लाइसेंस शुल्क	231.32	168.25
(ज).	अन्य व्यय - पूँजी लागत का 5%	150.00	150.00
	जोड़ [(क)+(ख)+(ग)+(घ)+(ङ.)+(च)+(छ.)+(ज)]	908.20	1001.65

घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा (रु0 लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	908.20	1001.65
(ii).	पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	480.00	480.00
	कुल राजस्व अपेक्षा	1388.20	1481.65
ड.	प्रशुल्क (रु0 प्रति टन)		
(i).	प्रहस्तन प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	69.16	80.45
	विदेशी	41.50	48.27
	(ख). उर्वरक		
	विदेशी	61.58	69.26
	तटीय	36.95	41.56
	(ग). अन्य कार्गो		
	विदेशी	48.50	32.19
	तटीय	29.10	19.31
(ii).	भंडारण प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	2.95	3.51
	(ख). उर्वरक	2.95	3.70
	(ग). अन्य कार्गो	2.95	3.51
(iii).	विविध प्रभार		
	(क). लौह और स्टील	3.84	3.53
	(ख). उर्वरक	3.42	3.53
	(ग). अन्य कार्गो	2.70	3.53

अनुबंध – III**मुम्बई पत्तन न्यास****परम्परागत कार्गो टर्मिनल 1 और 2 आईडी की प्रशुल्क अनुसूची****1.1. परिमाणात्मक**

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- “दिवस” अर्थात् एक केलेंडर दिवस अर्थात् एक दिन की मध्य रात्रि से अगले दिन की मध्य रात्रि तक की अवधि।
- “विलंबशुल्क” का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- “विदेशगामी पोत” का का अर्थ तटीय पोत से इतर अन्य पोत होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णयक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।
- (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के अधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य विनिहित दाखिल करने पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के अधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।

(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उत्तराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ड). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iv). यदि टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत एमबीपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी।

(v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज और पत्तन को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा जोकि भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक दर पर होगा।

(ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। यह प्रावधान सन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं/महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन की सम्पत्तियों का इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

(ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

(ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परन्तु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(vii). किसी बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल बीस रुपए (₹ 20/-) होगा।

(viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 तथा इससे अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
(क)	खाद्यान्न	69.26	41.56
(ख)	उर्वरक	69.26	41.56
(ग)	मिनरल और अन्य कार्गो	69.26	41.56

उपर्युक्त दर घाटशुल्क सहित कार्गो की जलयान पर लदाई अथवा जलयान से कार्गो की उत्तराई और अँनबोर्ड लेबर लागत की तथा भंडारण के बिन्दु तक कार्गो के रथानांतरण और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों और आयात कार्गो के लिए पांच दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में कार्गो के भंडारण और ऐसी किसी अन्य संबंधित सेवाओं के लिए भी जिसके लिए इस अनुसूची में प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया गया है, के लिए है।

3. भंडारण प्रभार

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होंगे:—

(क). आयात

दर रूपयों में प्रति मीट्रो प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 6वें दिन से 25वें दिन के लिए	दर 26वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36वें दिन से आगे के लिए
(i)	खाद्यान्न	3.70	7.40	14.80
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	खनिज और अन्य कार्गो	3.70	7.40	14.80

(ख). निर्यात

दर रूपयों में प्रति मीट्रो प्रतिदिन

क्र.सं.	घटक	दर 18वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36 दिन से 45 दिन के लिए	दर 46 दिन से आगे के लिए
(i)	खाद्यान्न	3.70	7.40	14.80
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	खनिज और अन्य कार्गो	3.70	7.40	14.80

अनुबंध – IV

मुख्य पत्तन न्यास

परम्परागत कार्गो टर्मिनल 10, 11 और 12 आईडी की प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:—

- “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा रथान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा रथान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- “दिवस” अर्थात् एक क्लेंडर दिवस अर्थात् एक दिन की मध्य रात्रि से अगले दिन की मध्य रात्रि तक की अवधि।
- “विलंबशुल्क” का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- “विदेशगामी पोत” का का अर्थ तटीय पोत से इतर अन्य पोत होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णयिक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का कोई महत्व नहीं होगा।

(ii). (क). सामान्य ट्रेइंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर अथवा सीमाशुल्क विभाग के तटीय स्थापना अनुभाग में तटीय अंतर्राष्ट्रीय सामान्य विनिहित दाखिल करने पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।

(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दरें उत्तराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ङ.). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii). उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(iv). यदि टर्मिनल प्रचालक की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से पोत निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत एमबीपीटी को देय वर्ध किराया प्रभारों के समकक्ष छूट टर्मिनल प्रचालक द्वारा स्वीकृत की जाएगी।

(v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याजः

(क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज और पत्तन को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा जोकि भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक दर पर होगा।

(ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब विल दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवारं/महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन की सम्यतियों का इस्तेमाल किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।

(ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

अनुसूची 3 के लिए टिप्पणी:

(i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।

(ii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।

(iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की सुपुर्दग्दी/नौभरण की स्थिति में न हो जब टर्मिनल पर प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	3.70

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, आदि के प्रावधान के लिए एक समेकित प्रभार है।

5. उपर्युक्त अनुसूची 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

(ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

(ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्तु बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।

(vii). किसी बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल बीस रुपए (₹ 20/-) होगा।

(viii). सभी परिणामित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(ix). किसी वैयक्तिक मद की भास्त्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई रुप में लिए जाएंगे और 0.5 तथा इससे अधिक के दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया जाता है।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा सीधे विनिहित कार्गो पर देय होंगे:-

क्र.सं.	घटक	दर रुपयों में प्रति टन	
		विदेशी	तटीय
(क)	लौह और स्टील	80.45	48.27
(ख)	उर्वरक	69.26	41.56
(ग)	अन्य कार्गो	32.19	19.31

उपर्युक्त दर घाटशुल्क सहित कार्गो की जलयान पर लदाई अथवा जलयान से कार्गो की उत्तराई और ऑनबोर्ड लेबर लागत तथा भंडारण के बिन्दु तक कार्गो के स्थानांतरण और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिनों और आयात कार्गो के लिए पांच दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में कार्गो के भंडारण और ऐसी किसी अन्य संबंधित सेवाओं के लिए भी जिसके लिए इस अनुसूची में प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया गया है, के लिए है।

3. भंडारण प्रभार

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होंगे:-

(क). आयात

दर रुपयों में प्रति मीट्रिक एकड़ियन

क्र.सं.	घटक	दर 6वें दिन से 25वें दिन के लिए	दर 26वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36वें दिन से आगे के लिए
(i)	लौह और स्टील	3.51	7.02	14.04
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	अन्य कार्गो	3.51	7.02	14.04

(ख). निर्यात

दर रुपयों में प्रति मीट्रिक एकड़ियन

क्र.सं.	घटक	दर 16वें दिन से 35वें दिन के लिए	दर 36 दिन से 45 दिन के लिए	दर 46 दिन से आगे के लिए
(i)	लौह और स्टील	3.51	7.02	14.04
(ii)	उर्वरक	3.70	7.40	14.80
(iii)	अन्य कार्गो	3.51	7.02	14.04

अनुसूची 3 के लिए टिप्पणी:

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिन और निर्यात कार्गो के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों अतिरिक्त होंगे।
- (ii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गो रखने के लिए भंडारण प्रभार टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिवसों के लिए देय होंगे।
- (iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक तब कार्गो की सुपुर्दग्गी/नौभरण की स्थिति में न हो जब टर्मिनल पर प्रचालक पर आरोप्य कारणों की वजह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4. विविध प्रभार

क्र.सं.	घटक	दर रूपयों में (प्रति टन)
(i)	सभी प्रकार के कार्गो	3.53

उपर्युक्त निर्धारित विविध प्रभार सभी विविध सेवाओं जैसे घाट पर कार्गो की सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, आदि के प्रावधान के लिए एक समेकित प्रभार है।

5. उपर्युक्त अनुसूची 2 से 4 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रारकीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासांगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासांगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th February, 2010

No. TAMP/49/2009-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of upfront tariff for conventional cargo terminals at Mumbai Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/49/2009-MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of January, 2010)

This case relates to a proposal dated 11 November 2009 which was supplemented by letter dated 18 November 2009, received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of upfront tariff for conventional cargo handling at Mumbai Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc dated 26 February 2008.

2. The salient features of the licensing of the Berth Nos. 1 and 2 ID are as follows:-

- (i) Berth length : 338 metres.
- (ii) Period of license : 20 years.
- (iii) Upfront premium fixed : Rs. 5 crores.
- (iv) Capital investment expected from bidders : Rs. 45 Crores
- (v) Bidder to provide : Storage facility, compound and silos, civil work and 4 ELL cranes & 3 FLTS.
- (vi) Capacity of the terminal : 40.8 lakh M.T as per tariff guidelines. However, according to MBPT the optimal capacity will only be 17.5 Lakh MT.
- (vii) Open Area behind berth : 25000 Sq. metres
- (viii) Size of vessel to be berthed : 20000 GRT
- (ix) Average parcel size : 20000 M.T.
- (x) MGT : 0.62/1.2. million (1.2. at 9th year)
- (xi). Upfront tariff proposed
 - (a). Foodgrains handling charges including wharfage - Rs. 91.50 per MT, Fertilizer handling charges including wharfage Rs. 96.00 per MT and Mineral and other cargo including wharfage Rs 89 per M.T.
 - (b). Storage charges at Rs. 2.70 per MT per day for all types of cargoes for 20 days after the free period.
 - (c). Other charges at Rs. 5.00 per MT for Foodgrains, Minerals and others and Rs. 5.50 per MT for fertilizers.

617 GI/90-6

(d). Storage charges per M.T. per day is applicable beyond the 5 free days in case of import cargo and 15 free days in case of export cargo.

(e). Demurrage charges beyond 20 days after the free period is chargeable at Rs. 10/- per day.

(f). Coastal cargo concession will be allowed at 40 % on the above rates except for storage of cargo.

3. The salient features of the licensing of Berth Nos. 10, 11 and 12 ID are as follows:

(i)	Berth length	:	457.2 metres.
(ii)	Period of license	:	20 years
(iii)	Upfront premium fixed	:	Rs. 5 crores.
(iv)	Capital investment expected from bidders	:	Rs. 30 Crores
(v)	Bidder to provide	:	Civil work and 4 ELL cranes & 3 FLTS.
(vi)	Capacity of the terminal	:	22 lakhs M.T as per tariff guidelines. However, according to MBPT the optimal capacity will only be 20 lakh M.T
(vii)	Open Area behind berth	:	13340 Sq.metres
(viii)	Open outlying area	:	2500 Sq. metres
(ix)	Covered area	:	9752 Sq. metres
(x)	Size of vessel to be handled	:	20000 GRT
(xi)	Average parcel size	:	20000 M.T.
(xii)	MGT	:	0.62/1.2. million (1.2. at 9 th year)
(xiii)	Upfront tariff proposed	:	<p>(a). Iron and Steel handling charges including wharfage - Rs. 67.50 per MT, Fertilizer handling charges including wharfage Rs.62.85 per MT and other cargo including wharfage Rs 48.40 per M.T.</p> <p>(b). Storage charges at Rs. 3.50 per MT per day for all types of cargoes for 20 days after the free period.</p> <p>(c). Other charges at Rs. 3.75 per MT for Iron and Steel Rs. 3.45 for fertilizers and Rs. 2.65 for other cargoes.</p> <p>(d). Storage charges per M.T. per day is applicable beyond the 5 free days in case of import cargo and 15 free days in case of export cargo.</p> <p>(e). Demurrage charges beyond 20 days after the free period is chargeable at Rs. 10/- per day.</p> <p>(f). Coastal cargo concession will be allowed at 40 % on the above rates except for storage of cargo.</p>

4. MBPT's proposal was registered as a 'tariff case' and the consultation process was initiated on 23 November 2009 by seeking comments from relevant user organizations and short listed bidders, based on the details furnished by MBPT. The comments as and when received from the user organizations / short listed bidders, were forwarded to the MBPT for remarks. MBPT has responded to the comments furnished by the user organizations / short listed bidders on its proposal.

5. Based on the preliminary scrutiny of the proposals, MBPT was requested to furnish the following information / clarification. The MBPT has furnished its reply vide letter dated 19 December 2009. The details called for and the replies received from MBPT are juxtaposed below:

SI.No.	TAMP's queries	MBPT's comments
1	<p>A. Common to both the terminals:-</p> <p>MBPT has requested this Authority to fix upfront tariffs for the above mentioned two PPP projects. It is, however, clarified that the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the projects of conventional cargo terminals 10/11/12 ID and Dry Bulk Terminal 1/2 ID but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Mumbai Port during the next five years. This Authority will, therefore, prescribe port specific tariffs and not project specific tariffs which MBPT may kindly take note of.</p>	<p>A. Common to both the terminals:-</p> <p>While MBPT may be able to hold on to the upfront tariff for PPP projects for similar cargo inside docks, it may have to re-look on the rates in case of projects having entirely different features and facilities and capital investments outside docks, if any in due course.</p>
2	<p>The two feasibility studies received from MBPT indicate that they have been carried out in September 2009. Kindly confirm that the proposals are based on the updated costs. Documents supporting this statement may be furnished for perusal</p>	<p>The feasibility study has been conducted by Transaction Adviser appointed from the short list made by the Ministry of Shipping. The proposals are based on estimated cost for various components of the project. In case any specific information is required the same can be addressed to.</p>
3	<p>Rs.171.02 lakhs have been considered towards power consumption. A working sheet detailing how this figure has been arrived at may please be furnished. To substantiate the unit rate of power, a bill generated internally has been submitted. The unit rate of Rs. 10.59 shown therein may please be confirmed</p>	<p>The working of fuel consumption and power consumption is furnished. The rate of Rs.10.59 per unit is the rate at which MbPT is supplying power to similar users. A sum of Rs.0.11 per unit has been considered for escalation in rates.</p>
4	<p>Rs.44 lakhs have been considered as fuel cost. A working sheet detailing how this figure has been arrived at may please be furnished. Recent copy of a bill to substantiate the unit rate of fuel may be furnished</p>	<p>The fuel consumption has been worked out considering no. of hours as per norms. The unit rate of fuel is considered as Rs.36.50 per litre as per the current rate of HSD. Documentary evidence for the same is furnished.</p>

5	The Port has considered consumption of water at Rs. 150 per tonne. As per the guidelines for upfront tariff setting, the expenditure on water supply is not a separate head of expenses but to be considered under other expenses.	It is clarified that even though the rate of Rs.150/- per ton has been indicated, water charges has not been considered in the cost computation.									
6	Perusal of Annexure B to letter dated 18 November 2009 reveals that MBPT has reproduced thereat the clauses appearing in the existing SOR. Clauses relating to shippers own containers, advalorem rates, Dollar denominated tariff, regular review of exchange rate are few examples in this connection. Port is requested to redraft the terms and conditions for the proposed SOR restricting the requirements of the terminals under operation in a private public participation environment.	The terminals are Brown Field Projects to be operated parallel to other facilities of MBPT at Indira Dock. The terms and conditions have been specified after considering the requirements of the PPP project. There is also a provision for handling containers in one of these terminals. Any specific exclusion or redrafting can be looked into.									
7	<p>B. Pertaining to Terminal 10, 11 and 12 ID.</p> <p>The capacity calculation furnished by MBPT considers operation of 4 cranes at the performance level of 125 tonnes per hour. In this regard, the following points may be clarified:</p> <p>(a) Justification and basis alongwith calculation for the revised performance norm of 125 tonnes per hour.</p> <p>(b) Justification and reasons for considering 4 cranes as against the normative level of three cranes prescribed in the guidelines, particularly in the background of below norm capacity assessment</p>	<p>B. Pertaining to Terminal 10, 11 and 12 ID.</p> <p>The terminals are located inside the docks having restriction for entry and exit. As such it was felt essential to have minimum 4 cranes in order to ensure that the turnaround of the vessel is not further hampered. The output of 125 tonnes per hour is justifiable with the working conditions prevalent at the docks. The variation from the normal levels as far as number of cranes is concerned and output levels are justifiable with the site conditions. Hence assessment of capacity is felt in order. The computation is as follows :</p> <p>4 cranes x 12 moves per hour x 10.50 ton per move x 20 hours x 200 days = 20 lakhs metric ton.</p>									
8	As per the feasibility report, Rs. 2 crores would be expended towards berth resurfacing, smoothening and warehouse superstructure strengthening as civil capital cost and Rs. 28 crores towards mechanical and electrical handling equipment (cranes), support equipment and electrical fitment. The feasibility report does not furnish the break-up and the basis of the estimated capex. The following additional details in this respect may please be provided:-	<p>As stated earlier, the PPP projects proposed are Brown Field and the physical conditions like draft, beam LOA of the vessels and the existing facilities etc. has been considered while arriving at the Capital Expenditure.</p> <p>The details of the capital cost are as follows:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Rs in crores</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">1</th> <th style="text-align: center;">Civil work consisting of berth, resurfacing and strengthening of super structure of warehouse and capital repairs to the existing facilities</th> <th style="text-align: center;">2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Rs in crores			1	Civil work consisting of berth, resurfacing and strengthening of super structure of warehouse and capital repairs to the existing facilities	2			
Rs in crores											
1	Civil work consisting of berth, resurfacing and strengthening of super structure of warehouse and capital repairs to the existing facilities	2									

	<p>(a) Detailed breakup of civil cost, equipment cost and plant and machinery cost, etc., along with unit rate, number of equipments, etc.</p> <p>(b) Period to which the unit rate of civil and equipment cost pertains</p> <p>(c) Documentary support of the capital estimates in the form of rate analysis, budgetary quotations, etc.</p>		<table border="1"> <tr> <td>2</td><td>4 ELL cranes of minimum 16 tonnes capacity @ Rs.6.5 per crane</td><td>26</td><td></td></tr> <tr> <td>3</td><td>3 FLTs of different capacities</td><td>2</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>TOTAL</td><td>30</td><td></td></tr> </table>	2	4 ELL cranes of minimum 16 tonnes capacity @ Rs.6.5 per crane	26		3	3 FLTs of different capacities	2			TOTAL	30	
2	4 ELL cranes of minimum 16 tonnes capacity @ Rs.6.5 per crane	26													
3	3 FLTs of different capacities	2													
	TOTAL	30													
9	<p>While computing the revenue requirement, Rs. 55 lakhs has been considered as employee cost and Rs.150 lakhs as other expenses. As per para 5 of Annexure V to the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trust, 2008, five percent of gross fixed assets value has to be considered as other expenses consisting of</p> <p>(a) Salaries and wages of operating and maintenance staff including welfare and other expenses towards them</p> <p>(b) Management and general overheads comprising</p> <p>(i) Salaries of management and administration staff including welfare and other expenses towards them</p> <p>(ii) Maintenance of computers and other office equipment</p> <p>(iii) Any other miscellaneous cost.</p>		<p>The salaries and wages and overheads are not being considered as separate item and these have been included in the lump sum provision of 5% under the head other expenses as per norms vide our revised proposal dated 18.11.2009. Hence there is no anomaly.</p>												
10	<p>Depreciation has been considered at Rs.20 lakhs (civil) and Rs. 420 lakhs (mechanical/electrical). Depreciation has to be calculated as per the norms prescribed in Companies Act or any norms prescribed in the license agreement whichever is higher vide table 3 below para 5 of Annexure V ibid. Therefore, detailed calculation of the asset wise depreciation and the basis on which the depreciation has been arrived at may please be furnished.</p>		<p>Depreciation has been worked out as per the rate of the Companies Act. Hence no anomaly.</p>												
11	<p>License fees of Rs. 104.05 lakhs, Rs. 36 lakhs and Rs. 91. 27 lakhs</p>		<p>Detailed computation of License fee has been furnished. The rates for rentals / License Fee</p>												

	<p>have been considered. How these figures have been arrived at may please be detailed with the help of working sheets. Kindly ensure that the license fee is as per the Scale of Rates of the MBPT. In this regard, an analysis showing the reasonableness of area to be allotted with reference to the capacity of the facility and expected dwell time of different cargo may be furnished.</p>	<p>have been taken from the proposed SOR submitted before TAMP except in case of outlying areas which has been arrived at the rate of Rs. 120 per sq. metre per month considering the alternative use of the area.</p> <p>An analysis showing the reasonableness of the area allowed and the capacity computation is furnished.</p>
12	<p>When the terminal capacity is reported to be ranging between 0.77 MMTPA and 2.71 MMTPA, kindly explain why the optimal capacity of the terminal is to be restricted at 20 lakhs MT.</p>	<p>The capacity of the terminal is ranging from 0.77 million metric ton to 2.71 million metric ton per annum. The achievement of 2.71 million metric tonne is highly optimistic and this will require increase in productivity, which is highly sensitive considering the limitations of the facilities available. The project is for a period of 20 years and thus optimal capacity is assessed as 20 lakh metric ton per annum, which is felt realistic.</p>
13	<p>Port has proposed wharfage charges at Rs. 90, Rs. 84 and Rs. 63.50 per MT on iron and steel, fertilizer and other cargoes respectively. The composition of cargo is stated as iron and steel (55%), fertilizers (20%) and other cargoes (25%). The basis on which cargo wise handling charges have been proposed may please be explained with supporting working sheets. It is pointed out that the commodity wise wharfage per tonne to be prescribed should cover the cargo handling charges including the cargo loading or unloading charges (as the case may be) and transportation charges. Kindly confirm that the rates proposed include all the elements including onboard labor charges.</p>	<p>We confirm that the wharfage rate includes all cargo handling charges including loading and unloading charges and transportation charges and cost of On-Board Labour. The cargo mix has been estimated. The level of charges has been fixed on the same proportion as that of MBPT's rates for different cargoes.</p>
14	<p>It has been considered that Rs. 70 lakhs will be realized as storage charges towards keeping the cargoes beyond the free period. Storage charges at the rate of Rs. 4/- per MT per day for all types of the commodities have been proposed. It is not clear how this figure has been arrived at although MBPT has used a formula of 1 lakhs tones x 3.5 hours per day x 20 days. MBPT is requested to elucidate. MBPT is also requested to submit a dwell time analysis of the cargoes to ensure that the revenue requirement and the</p>	<p>It is estimated that 5% of the optimum throughput (i.e. 20 lakhs tones x 5%) will be the average cargo at the terminal for a period of 20 days beyond the free days. Rs.3.5 is the rate for storage charges per metric ton per day. A working sheet is furnished in this respect.</p>

	storage charges proposed even out.																									
15	<p>C. Pertaining to Terminal 1 and 2 ID.</p> <p>The capacity calculation furnished by MBPT considers operation of 4 cranes at the performance level of 110 tonnes per hour. In this regard, the following points may be clarified:</p> <p>(a) Justification and basis alongwith calculation for the revised performance norm of 110 tonnes per hour.</p> <p>(b) Justification and reasons for considering 4 cranes as against the normative level of three cranes prescribed in the guidelines, particularly in the background of below norm capacity assessment</p>	<p>The terminals are located inside the docks having restriction for entry and exit for vessels. As such it was felt essential to have minimum 4 cranes in order to ensure that the turnaround of the vessel is not further hampered. The output of 110 tonnes per hour is justifiable with the working conditions prevalent at the docks. The variation from the normal levels as far as no. of cranes is concerned and output levels are justified with the site conditions. Hence the capacity assumptions are felt in order.</p>																								
16	<p>As per the feasibility report, Rs. 14 crores would be expended towards berth upgradation, storage-development and rail and road network as civil capital cost and Rs. 31 crores towards handling equipment, supporting equipment, electrical fitment and other support infrastructure and services. The feasibility report does not furnish the break-up and the basis of the estimated capex. The following additional details in this respect may please be provided:-</p> <p>(a) Detailed breakup of civil cost, equipment cost and plant and machinery cost, etc., along with unit rate, number of equipments, etc.</p> <p>(b) Period to which the unit rate of civil and equipment cost pertains.</p> <p>(c) Documentary support of the capital estimates in the form of rate analysis, budgetary quotations, etc</p>	<p>The breakup of the estimated cost is as follows : Rs in crores</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>1</th> <th>Civil work consisting of capital repairs of berths and backup area</th> <th>2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>Storage tanks inclusive of silos including conveyer belt</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Additional rail and road works</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4 ELL cranes</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>3 FLTs</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Electrical installations</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Others</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;">TOTAL</td><td>45</td></tr> </tbody> </table> <p>The figures are based on estimates.</p>	1	Civil work consisting of capital repairs of berths and backup area	2	2	Storage tanks inclusive of silos including conveyer belt	10	3	Additional rail and road works	2	4	4 ELL cranes	26	5	3 FLTs	2	6	Electrical installations	2	7	Others	1	TOTAL		45
1	Civil work consisting of capital repairs of berths and backup area	2																								
2	Storage tanks inclusive of silos including conveyer belt	10																								
3	Additional rail and road works	2																								
4	4 ELL cranes	26																								
5	3 FLTs	2																								
6	Electrical installations	2																								
7	Others	1																								
TOTAL		45																								
17	While computing the revenue requirement, Rs. 102 lakhs has been considered as employee cost and Rs.225 lakhs as other expenses. As per para 5 of Annexure V to the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trust, 2008, five percent of gross fixed assets value	The proposal dated 18 November 2009 has addressed all the points stated at this para.																								

	<p>has to be considered as other expenses consisting of</p> <p>(a) Salaries and wages of operating and maintenance staff including welfare and other expenses towards them</p> <p>(b) Management and general overheads comprising</p> <p>(i) Salaries of management and administration staff including welfare and other expenses towards them</p> <p>(ii) Maintenance of computers and other office equipment</p> <p>(iii) Any other miscellaneous cost</p>	
18	<p>Depreciation has been considered at Rs.140 lakhs (civil) and Rs. 465 lakhs (mechanical/electrical). Depreciation has to be calculated as per the norms prescribed in Companies Act or any norms prescribed in the license agreement whichever is higher vide table 3 below para 5 of Annexure V ibid. Therefore, detailed calculation of the asset wise depreciation and the basis on which the depreciation has been arrived at may please be furnished.</p>	<p>Computation of depreciation is furnished. This is as per Companies Act, 1956 and as per norms.</p>
19	<p>License fee of Rs. 195 lakhs has been considered. How this figure has been arrived at may please be detailed with the help of a working sheet. Kindly ensure that the license fee is as per the Scale of Rates of the MBPT. In this regard, an analysis showing the reasonableness of area to be allotted with reference to the capacity of the facility and expected dwell time of different cargo may be furnished.</p>	<p>The detailed working sheet showing calculation of License fee / rentals is furnished.</p>
20	<p>When the terminal capacity is reported to be ranging between 0.62 MMTPA and 2.02 MMTPA, kindly explain why the optimal capacity of the terminal is to be restricted at 17.50 lakhs MT.</p>	<p>The optimum capacity of the terminal is ranging from 0.61 million metric ton to 2.71 million metric ton per annum. The achievement of 2.02 MMTPA optimistic and this may require increase in productivity, which is highly sensitive considering the limitations of the facilities available. Further, the project is for a period of 20 years and thus optimal capacity is assessed as 17.5 lakh metric ton per annum, which is felt realistic.</p>

21	Port has proposed wharfage charges at Rs. 120, Rs. 126 and Rs. 117 per MT on food grains, fertilizer and minerals and others respectively. The composition of cargo is stated as foodgrains (50%), fertilizers (30%) and mineral and others (20%). The basis on which cargo wise handling charges have been proposed may please be explained with supporting working sheets. It is pointed out that the commodity wise wharfage per tonne to be prescribed should cover the cargo handling charges including the cargo loading or unloading charges (as the case may be) and transportation charges. Kindly confirm that the rates proposed include all the elements including onboard labor charges.	We confirm that the wharfage rate includes all cargo handling charges including loading and unloading charges and transportation charges and cost of On-Board Labour. The cargo mix has been estimated. The level of charges has been fixed on the same proportion as that of MBPT's rates for different cargoes.
22	That Rs. 94.5 lakhs will be realized as storage charges towards keeping the cargoes beyond the free period. Storage charges at the rate of Rs. 3.5/- per MT per day for all types of the commodities have been proposed. It is not clear how this figure has been arrived at although MBPT has used a formula of 1.75 lakhs tonnes x 2.7 x 20 days. MBPT is requested to elucidate. MBPT is also requested to submit a dwell time analysis of the cargoes to ensure that the revenue requirement and the storage charges proposed even out.	It is estimated that 10% of the optimum throughput (i.e. 17.5 lakh tones x 10%) will be the average cargo at the terminal for a period of 20 days beyond the free days. Rs.2.7 is the rate for storage charges per metric tonne per day. A working sheet is furnished.

6.1. A joint hearing in this case was held on 29 December 2009. MBPT, the user organizations and the short listed bidders made their submissions thereat.

6.2. At the hearing, the Port was informed that its letter dated 19 December 2009 in response to the queries raised by this Authority did not frontally address some of the important issues raised particularly with reference to the proposed deviations from the norms given in the guidelines. MBPT was, therefore, advised to revisit the reply furnished by it earlier and explain each of the points with necessary justification and analysis backed by empirical evidence. The Port was also requested to furnish detailed justification for the proposed deviations from the norms particularly in respect of capacity calculation and equipment.

6.3. In its letter dated 7 January 2010, MBPT clarified as under:-

- The capacity has been calculated considering the average output of 125 tons per hour in case of conventional cargo terminal 10, 11 and 12 ID and 110 tons per hour in case of dry bulk terminal 1 and 2 ID. The capacity calculations have been made based on the output per crane. For the conventional cargo terminal there is benefit of better quay length for larger ships and continuous berth length helps in achieving better synergies. Hence, it is assumed that the cranes here in long run (considering overall availability and usability) will show a notch higher productivity as compared to other terminal. The overall terminal capacity is calculated as under:-

617 GI/10-8

Optimal Terminal Capacity = 4 cranes * 4000 Working Hours * 125 tons hourly productivity = 2000000 Tons per year

(ii) With combined (at right angle to each other) berth length of 357 meters and planned Capex of Rs.45 crore and with the visibly high capex at the terminal 1 and 2 ID is mainly attributed to the larger portion of it earmarked for development of storage facility and civil upgrade. The dry bulk terminal is having smaller berth length, with added disadvantage of both the berth being at right angles to each other thus leaving no freedom for inter berth adjustment of ship size. Considering this fact, it is assumed that the overall productivity of the cranes would be lower at this terminal than compared to the conventional cargo terminal. Hence, the overall productivity at this terminal is calculated at the handling rate of 110 tons per hour as compared to 125 tons per hour for other terminal. The overall terminal capacity is calculated as per below assessment.

Optimal Terminal Capacity = 4 cranes * 4000 Working Hours * 110 tons hourly productivity = 1760000 Tons per year

The capacity of 2 million tons for terminal 10,11 and 12 ID and 1.76 million tons for terminal 1 and 2 ID can be considered reasonable. The standard productivity norms cannot be applied at these terminals.

(iii) We have reviewed a differential tariff proposed for 'fertilizer' at terminal 1 and 2 ID and terminal 10, 11, and 12 ID. The tariff structure has been re-considered and the following amendments are proposed based on the discussions at the joint hearing.

- (a) The cargo handling charges including wharfage for fertilizer is proposed at Rs. 61.58 per ton, common for both the terminals. As a consequence, cargo handling charges including wharfage for foodgrains and other minerals is proposed to be increased to Rs. 102.32 per ton and Rs. 106.11 per ton respectively.
- (b) The estimated quantity of storage has been considered as 5% of the total cargo for both the terminals.

6.4. The proceedings relating to consultations in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following points emerge for consideration:

- (i) Although the MBPT has requested this Authority to fix upfront tariffs for the dry bulk terminal 1 and 2 ID and conventional cargo terminal 10, 11, 12 ID, it was clarified to the port that as per clause 2.2 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts of February 2008 the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the two PPP projects but would also be applicable to all similar projects to be bid out subsequently for handling identical cargoes at the Mumbai Port during the next five years. MBPT in its reply dated 19 December 2009 has informed that it may be able for it to hold on to the upfront tariff for PPP projects for similar cargo inside the docks but it may have to re-look on the rates in case of projects having entirely different features and facilities and capital investments outside docks, if any, in due course.
- (ii) MBPT has claimed that it has adhered to the guidelines notified for upfront tariff setting vide Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 issued by this Authority except in regard to the norms prescribed for calculating the capacity of the terminal. In fact, in addition to the capacity calculations, some more deviations have

been observed in the MBPT's proposal. The deviations observed are as discussed below:

- (a) As per the norm for fixation of upfront tariff for services rendered at the multi-purpose berth, to arrive at the optimal capacity of the terminal, the Port has to consider the handling rates of the vessels carrying different types of cargoes as stipulated at para 3.1 of Annex V to the upfront tariff guidelines. MBPT, however, has not furnished the per day handling rates of vessels carrying the different types of cargoes stating that the norms fixed in the guidelines are not workable in its two projects since the terminals situated inside the docks can cater only to vessels having maximum parcel size of 20000 tons due to beam, draft and LOA restrictions. Further, the configuration of Terminal 1 and 2 ID with two berths at right angle to each other will also pose restrictions on manuearability. As per the Port, Terminal 1 and 2 ID, is expected to handle foodgrains, fertilizers and minerals and others cargoes in vessels having 20000 tons parcel size and the composition of cargo would be 50% foodgrains, 30% fertilizers and 20% mineral and others. Terminal 10, 11 and 12 ID is expected to handle Iron and Steel (55%), Fertilizers (20%) and other types of cargoes (25%) in vessels of 20000 tons parcel size.
- (b) Port has proposed to install 4 numbers of level luffing wharf cranes at the Terminal 1 and 2 ID. It has arrived at the optimal capacity of the terminal as 17,60,000 tons, considering the output per crane per hour at 110 tons (4 cranes x 4000 hours x 110 tons). The norm fixed for foodgrains and fertilizer vessels of parcel size below 30000 tons is 7500 ton per day and for vessels carrying minerals and others it is 10000 tons per day irrespective of the parcel size of the vessels. Considering the beam, draft and LOA constraints expressed by the Port, this Authority is inclined to consider the handling rate of all the commodities at 7500 tons per day. However, the reason why hourly productivity of a crane should be lowered on the grounds adduced by the Port is not clearly discernable. If at all, those factors may have some bearing on overall turn around of a vessel. It has to be recognized that, the optimal capacity of the terminal is reckoned at 70% of the maximum capacity. Further, only 4000 working hours have to be considered per year which roughly works out to 45% of the available hours in a year. There will thus be a cushion of about 55 % as idle hours. Considering these factors, the handling rate for optimal working is taken as 160 tons per crane per hour.
- (c) As against the deployment norm of three cranes, the port has proposed to provide four cranes. The normative level prescribed in the guideline generally envisages a single berth configuration of multipurpose terminal. As against the standard berth length of about 250 mtrs to 300 mtrs, the MBPT has considered the existing berth length of 338 mtrs at Berths 1 and 2 ID and 457.2 mtrs at Berths 10, 11 and 12 ID. Further, as noted earlier, the restrictions imposed by physical features of the existing dock system will have an effect on turning around of the vessels. This handicap can be partially overcome by attempting better berth productivity which is possible by inducting adequate handling equipment. Seen in this perspective, the MBPT proposal to consider 4 cranes at each of the terminals deserves to be admitted.
- (d) The optimal capacity of Terminal 1 and 2 ID, therefore, stands revised to 25,60,000 tonnes (4 cranes x 4000 hours x 160 tonne/hour)
- (e) The Port has arrived at the optimal capacity of terminal 10,11 and 12 ID as 20,00,000 tons after considering the output per crane per hour at 125 tons (4 cranes x 4000 hours x 125 tons). The output norm fixed for Iron and Steel vessels, fertilizer vessels and other cargo vessels are 4000 tons , 7500 tons and 10000 tons respectively per day. On this basis, and for the same reasons elaborated in sub-para (b) above, the hourly handling rate of Iron and Steel Vessels, fertilizer vessels and other cargo vessels would be 85 tons, 160 tons and 212 tons respectively. In this terminal also, the port has proposed to provide four cranes as

against the norm of having three cranes per berth. Considering the installation of 4 cranes, the percentage share of the three cargo groups (55% steel, 20% Fertilizer and 25% other cargoes) and the different handling rate of the vessels carrying different types of cargoes, the optimal capacity of the terminal 10, 11 and 12 ID works out to 2108000 tons.

- (f) MBPT has considered a rate of Rs. 65/- per Square Meter per month for open area while arriving at the yearly license fees for lands. The rate adopted in the calculation is the rate proposed by the Port in its impending rate revision. As per the norm, the existing rate in the SOR which is Rs. 50/- per square meter per month has been considered for arriving at the license fees for terminal 1 and 2 ID.
- (g) In respect of terminal 10, 11 and 12 ID, the Port has considered the proposed rates of Rs. 65/- and Rs. 78/- per square meter per month while arriving at the license fees for the open area behind berth and for the covered area respectively. As per the norm, the existing rates of Rs. 50/- and Rs. 60/- per square meter per month has been considered for arriving at the license fees for terminal 10, 11 and 12 ID.
- (h) In respect of terminal 10, 11 and 12 ID, the rentals for outlying area admeasuring 2500/- square meter has been considered by Port at Rs. 120/- per square meter per month stating that this rate has been arrived at after taking into account the alternative use of the area. Since the license fees has to be calculated as per the SOR, the rate of Rs. 60/- per square meter per month, which is the highest license (storage fees) available in the MBPT SOR has been considered.
- (i) As per the guidelines, depreciation should be calculated following the straight line method as prescribed in the Companies Act. MBPT has calculated the depreciation accordingly in respect of civil works at 3.34%. In respect of mechanical equipment, MBPT has only considered a rate of 4.75 % which is the depreciation rate prescribed in the Companies Act for single shift working. Considering that a port terminal works round the clock, depreciation @ 10.34 % has been allowed as prescribed in the Companies Act for 3 shift working.
- (iii) As regards the capital expenditure of Rs. 45 crores for Terminal 1 and 2 ID and Rs. 30 crores for Terminal 10, 11 and 12 ID, detailed item wise break-up is neither available in the feasibility report nor provided by the Port, despite a specific request. The details furnished by the Port are hence relied upon while fixing the upfront tariff of the terminals.
- (iv) Though the proposed upfront premium of Rs. 5 crores per terminal is indicated by the Port in its proposal, the upfront tariff computation does not factor this element.
- (v) (a) A statement, attached as Annex - I gives the computation of upfront tariff in respect of the terminal 1 and 2 ID as furnished by MBPT and as modified by us. The statement reveals that after providing ROCE of Rs. 720 lakhs at 16% on a capital base of Rs. 4500 lakhs and taking the operating cost at Rs. 1171.30 lakhs, the annual revenue requirement for cargo handling operation as Rs. 1891.30 lakhs. As per the norm, the port has apportioned this revenue requirement among cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5. Accordingly, Rs. 1702.17 lakhs (90% of Rs. 1891.30 lakhs) is to be raised from cargo handling charges. MBPT has proposed concessional coastal tariff at 60% of the normal cargo related charges, though according to it, the component of coastal cargo is negligent. Assuming that 10% of the vessels calling at the terminal would fall under coastal category, to meet with the revenue requirement of Rs. 1702.17 lakhs per annum, the cargo handling rates work out to Rs. 69.26 (Foreign) and Rs. 41.56 (coastal) for all the three cargo groups. At the joint hearing both the MANSA and CSLA suggested that the services covered by handling charges should be clearly listed out. The cargo handling charges covers charges towards wharfage, loading or unloading the cargo to / from the ship, transfer of the cargo upto the point of storage and storage of the cargo

at the stackyard upto a free period of 15 days for export cargo and five days for import cargo. Further, the MBPT has clarified that on board labour cost is also included in their proposal.

- (b)(i) Storage charge is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The revenue requirement of Rs.94.56 lakhs (5% of Rs.1891.30 lakhs) of terminal 1 and 2 ID towards storage charges has to be met from the cargo that may remain after the permitted free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The Port in its letter dated 7 January 2010 has stated that 5% of the optimum throughput will be the average cargo that will be remaining at the terminal for a period of 20 days beyond the free days. On this basis, for realization of the revenue requirement of Rs. 94.56 lacs, this Authority accords approval to the levy of storage charges at Rs. 3.70 per ton per day for storage of cargo beyond the free period.
- (ii) The Port has proposed to levy demurrage charges at terminal 1 and 2 ID the rate of Rs. 10 per ton per day, if the cargo remains at the terminal beyond 20 days after the free period. No supporting working sheet has been submitted by the Port. Instead of levying a flat rate of Rs. 10/- per day as demurrage for storage beyond 20 days after the free period, the tariff structure of levying double the storage charges for the next ten days and at four times the storage charges thereafter is approved.
- (c) The revenue requirement towards miscellaneous charges also works out to Rs.94.56 lakhs (5% of Rs.1891.30 lakhs). For meeting the expenses not covered under cargo handling and storage charges, this Authority approves a tariff cap of Rs. 3.70 per ton as miscellaneous charges.
- (vi) (a) The statement attached as Annex - II gives the computation of upfront tariff in respect of the terminal 10,11 and 12 ID as furnished by MBPT and as modified by us. The statement reveals that after providing ROCE of Rs. 480 lakhs at 16% on a capital base of Rs. 3000 lakhs and taking the operating cost at Rs. 1001.65 lakhs, the annual revenue requirement for cargo handling operation as Rs. 1481.65 lakhs. Here too, as per the norms the port has apportioned this revenue requirement among cargo handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 90:5:5. Fertilizer is proposed to be handled at both the terminals with percentage share of 30 in terminal 1 and 2 ID and 20 in terminal 10, 11 and 12 ID. As per the MBPT's initial proposal, on fertilizer cargo, the cargo handling rates of Rs. 126/- per ton at 1 and 2 ID and Rs.84 per ton at 10, 11 and 12 ID were to be levied. At the joint hearing, MANSA has pointed out that there could be three different tariffs for the same cargo in the Mumbai Port. As per the upfront tariff guidelines, the rate applicable for identical cargoes in a port has to be common. In view thereof, it is necessary to maintain the cargo handling rate of fertilizer on par at both the terminals. The rate arrived at for fertilizer at Terminal 1 and 2 ID, where the cargo share is 30% is Rs. 69.26 (foreign) and Rs. 41.56 (coastal). The revenue requirement for cargo handling charges at terminal 10, 11 and 12 ID works out to Rs. 1333.48 lakhs (90% of Rs. 1481.65 lakhs stated above). Handling the expected throughput of 4.2 lacs tonnes of fertilizer at the rate of Rs. 69.26 (foreign) and Rs. 41.56 (coastal) per tonne would generate a revenue of Rs. 279.17 crores. The balance revenue requirement of Rs.1054.31 crore can be met from the estimated handling of 11.50 lakh tonnes of Iron and Steel and 5.25 lakhs tonnes of other cargo with the cargo handling charges of Rs. 80.45 per ton for Iron and Steel and Rs. 32.19 per ton for other cargoes. These rates are for "Foreign" category and the corresponding concessional coastal rate per ton (assuming that 10% of the vessels calling at the terminal would fall under coastal category) would be Rs. 48.27 and Rs. 19.31 respectively. The services covered by the handling charges are already listed out in para v (a) above.
- (b)(i) The revenue requirement of Rs. 74.08 lakhs (5% of Rs.1481.65 lakhs) of terminal 10, 11 and 12 ID towards storage charges has to be met from the cargo that may remain after the permitted free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. Hereto according to MBPT, 5% of the optimum throughput will remain at the terminal

for a period of 20 days beyond the free days. On this basis, for realization of the revenue requirement of Rs. 74.08 lakhs, this Authority accords approval to the levy of Rs. 3.70 per ton per day on fertilizers and Rs. 3.51 per ton per day on Iron and Steel and other cargoes for storage beyond the free period.

- (ii) The Port has proposed to levy demurrage charges at terminal 10, 11 and 12 ID the rate of Rs. 10 per ton per day, if the cargo remains at the terminal beyond 20 days after the free period. No supporting working sheet has been submitted by the Port. Instead of levying a flat rate of Rs. 10/- per day as demurrage for storage beyond 20 days after the free period, the tariff structure of levying double the storage charges for the next ten days and at four times the storage charges thereafter is approved.
- (c) The revenue requirement towards miscellaneous charges also works out to Rs.74.08 lakhs (5% of Rs.1481.65 lakhs). For meeting the expenses not covered under cargo handling and storage charges, this Authority approves a tariff cap of Rs.3.53 per ton as miscellaneous charges.

8.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

8.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operators shall approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

8.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operators.

8.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operators are expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

8.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Mumbai Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Mumbai Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

8.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Mumbai Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the two conventional cargo terminals i.e. 1 and 2 ID and 10,11 & 12 ID at Mumbai Port attached as **Annex - III and Annex - IV** respectively.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/09-Exty]

Annex – I**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO TERMINAL 1 AND 2, ID AT MUMBAI PORT**

Sr.No.	Particulars	As estimated by MBPT	As considered by TAMP
A. Capacity			
(a)	Percentage of foodgrain vessels to be handled	50	50
(b)	Percentage of fertilizer vessels to be handled	30	30
(c)	Percentage of minerals and other cargo vessels to be handled	20	20
(d)	Ship day output of foodgrain vessels (tons per hour)	440	640
(e)	Ship day output of Fertilizer vessels (tons per hour)	440	640
(f)	Ship day output of minerals and other cargo vessels (tons per hour)	440	640
(g)	Optimal capacity as worked out by MBPT (4000 x 440) tons	1760000	
(h)	Optimal capacity as worked out by TAMP (4000 x 640) tons		2560000
B. Capital Cost of the terminal (Rs. in lakhs)			
(i).	Civil Structure	1400	1400
(ii).	Equipment Cost	3100	3100
	Total Cost	4500	4500
C. Operating Cost of the terminal (Rs. in lakhs)			
(a).	Power	171.20	171.20
(b).	Fuel	44.00	43.80
(c).	Repairs and Maintenance - Civil	14.00	14.00
(d).	Repairs and Maintenance - Mechanical	155.00	155.00
(e).	Insurance	45.00	45.00
(f).	Depreciation	194.01	367.30
(g).	License fee	195.00	150.00
(h).	Other expenses at 5% of capital cost	225.00	225.00
	Total [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)+(h)]	1043.20	1171.30
D. Revenue Requirement for cargo handling (Rs. In lakhs)			
(i).	Operating Cost	1043.20	1171.30
(ii).	ROCE @ 16% of capital cost	720.00	720.00
	Total Revenue Requirement	1763.20	1891.30
E. Tariff (Rs. per tonne)			
(i).	Handling Charges		
	(a). Foodgrain		

	Foreign	102.32	69.26
	Coastal	61.39	41.56
(b). Fertilizer			
	Foreign	61.58	69.26
	Coastal	36.95	41.56
(c). Minerals and Other cargo			
	Foreign	106.11	69.26
	Coastal	63.67	41.56
(ii). Storage Charges			
(a). Foodgrain		4.46	3.70
(b). Fertilizer		4.46	3.70
(c). Minerals and Other cargo		4.46	3.70
(iii). Miscellaneous Charges			
(a). Foodgrain		5.68	3.70
(b). Fertilizer		3.42	3.70
(c). Minerals and Other cargo		5.89	3.70

Annex II**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MULTIPURPOSE CARGO TERMINAL 10,11 AND 12 ID AT MUMBAI PORT**

Sr.No.	Particulars	As estimated by MBPT	As considered by TAMP
A. Capacity			
(a)	Percentage of Iron and Steel vessels to be handled	55	55
(b)	Percentage of fertilizer vessels to be handled	20	20
(c)	Percentage of other cargo vessels to be handled	25	25
(d)	Ship day output of Iron and Steel vessels (tons per hour)	500	340
(e)	Ship day output of Fertilizer vessels (tons per hour)	500	640
(f)	Ship day output of other cargo vessels (tons per hour)	500	848
(g)	Optimal capacity as worked out by MBPT (4000 x 500) tons	2000000	

(h)	Optimal capacity as worked out by TAMP [$0.55 \times 340 + 0.2 \times 640 + 0.25 \times 848$] $\times 4000$		2108000
B.	Capital Cost of the terminal (Rs. in lakhs)		
(i).	Civil Structure	200	200
(ii).	Equipment Cost	2800	2800
	Total Cost	3000	3000
C.	Operating Cost of the terminal (Rs. in lakhs)		
(a).	Power	171.20	171.20
(b).	Fuel	44.00	44.00
(c).	Repairs and Maintenance - Civil	2.00	2.00
(d).	Repairs and Maintenance - Mechanical	140.00	140.00
(e).	Insurance	30.00	30.00
(f).	Depreciation	139.68	296.20
(g).	License fee	231.32	168.25
(h).	Other expenses at 5% of capital cost	150.00	150.00
	Total [(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)+(h)]	908.20	1001.65
D.	Revenue Requirement for cargo handling (Rs. in Lacs)		
(i).	Operating Cost	908.20	1001.65
(ii).	ROCE @ 16% of capital cost	480.00	480.00
	Total Revenue Requirement	1388.20	1481.65
E.	Tariff (Rs. per ton)		
(i).	Handling Charges		
	(a). Iron and Steel		
	Foreign	69.16	80.45
	Coastal	41.50	48.27
	(b). Fertilizer		
	Foreign	61.58	69.26
	Coastal	36.95	41.56
	(c). Other cargo		
	Foreign	48.50	32.19
	Coastal	29.10	19.31
(ii).	Storage Charges		
	(a). Iron and Steel	2.95	3.51
	(b). Fertilizer	2.95	3.70
	(c). Other cargo	2.95	3.51
(iii).	Miscellaneous Charges		
	(a). Iron and Steel	3.84	3.53
	(b). Fertilizer	3.42	3.53
	(c). Other cargo	2.70	3.53

MUMBAI PORT TRUST**Tariff Schedule of Conventional Cargo Terminal 1 and 2 ID****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) "Day" means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.
- (iii) "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (iv) 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.
- (iv). In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of the terminal operator or any other reasons attributable to the terminal operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to MBPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the terminal operator.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:

- (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India.
- (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
- (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The terminal operator may, if he so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Twenty (Rs.20/-) only.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

2. Cargo Handling Charges

The Cargo Handling Charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer / exporter at the rates specified below:-

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per tonne	
		Foreign	Coastal
(a)	Foodgrains	69.26	41.56
(b)	Fertilizers	69.26	41.56
(c)	Mineral and Other cargoes	69.26	41.56

The above rate is for loading or unloading the cargo to / from the ship including wharfage and onboard labour cost and transfer of the cargo upto the point of storage and storage of the cargo at the stackyard upto a free period of 15 days for export cargo and five days for import cargo

and also for any other related services for which a tariff is not prescribed separately in this schedule.

3. Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(a) Import

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per MT per day		
		Rate for 6 th day to 25 th day	Rate for 26 th day to 35 day	Rate for 36 th day onwards
(i)	Foodgrains	3.70	7.40	14.80
(ii)	Fertilizers	3.70	7.40	14.80
(iii)	Mineral and other cargoes	3.70	7.40	14.80

(b) Export

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per MT per day		
		Rate for 16 th day to 35 th day	Rate for 36 day to 45 day	Rate for 46 day onwards
(i)	Foodgrains	3.70	7.40	14.80
(ii)	Fertilizers	3.70	7.40	14.80
(iii)	Mineral and other cargoes	3.70	7.40	14.80

Note to Schedule 3:-

- (i) Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, custom notified holidays and terminals non working days shall be excluded.
- (ii) Storage charges shall be payable for all days including terminals non working days and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

4. Miscellaneous Charges.

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(i)	All types of cargo	3.70

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

5. General Note to Schedule 2 to 4 above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

MUMBAI PORT TRUST**Tariff Schedule of Conventional Cargo Terminal 10, 11 and 12 ID****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) "Day" means a calendar day i.e. the period from the midnight of a day to the midnight of the following day.
- (iii) "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (iv) 'Foreign-going Vessel' shall mean any vessel other than Coastal vessel.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order or on filing of Coastal International General Manifest in Coastal Establishment Section of Customs Department.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port.

- (iv) In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of the terminal operator or any other reasons attributable to the terminal operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to MBPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the terminal operator.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 2% above the prevailing PLR of State Bank of India.
 - (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.
 - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The terminal operator may, if he so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (c). The terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). The minimum charges recovered in any bill shall be Rupees Twenty (Rs.20/-) only.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

2. Cargo Handling Charges

The Cargo Handling Charges shall be payable on the manifested cargo directly by the importer / exporter at the rates specified below:-

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per tonne	
		Foreign	Coastal
(a)	Iron and Steel	80.45	48.27
(b)	Fertilizers	69.26	41.56
(c)	Other cargoes	32.19	19.31

The above rate is for loading or unloading the cargo to / from the ship including wharfage and onboard labour cost and transfer of the cargo upto the point of storage and storage of the cargo at the stackyard upto a free period of 15 days for export cargo and five days for import cargo and also for any other related services for which a tariff is not prescribed separately in this schedule.

3. Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

(a) Import

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per MT per day		
		Rate for 6 th day to 25 th day	Rate for 26 th day to 35 day	Rate for 36 th day onwards
(i)	Iron and Steel	3.51	7.02	14.04
(ii)	Fertilizers	3.70	7.40	14.80
(iii)	Other cargoes	3.51	7.02	14.04

(b) Export

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees per MT per day		
		Rate for 16 th day to 35 th day	Rate for 36 day to 45 day	Rate for 46 day onwards
(i)	Iron and Steel	3.51	7.02	14.04
(ii)	Fertilizers	3.70	7.40	14.80
(iii)	Other cargoes	3.51	7.02	14.04

Note to Schedule 3:-

- (i) Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed. For the purpose of calculation of free period, custom notified holidays and terminals non working days shall be excluded.
- (ii) Storage charges shall be payable for all days including terminals non working days and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iii) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

4. Miscellaneous Charges.

Sl.No.	Commodity	Rate in Rupees (per tonne)
(i)	All types of cargo	3.53

The miscellaneous charges prescribed above is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression etc.

5. General Note to Schedule 2 to 4 above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.